

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTE DE DROIT

Les Dispositions
de la Loi du 29 Octobre 1921
relatives au
Personnel des Chemins de Fer

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 25 novembre 1922

PAR

M. MORISSON de la BASSETIÈRE

Président : M. ALLIX, Professeur

Suffragants { M. HITIER Professeur
 { M. NOGARO, Chargé de cours

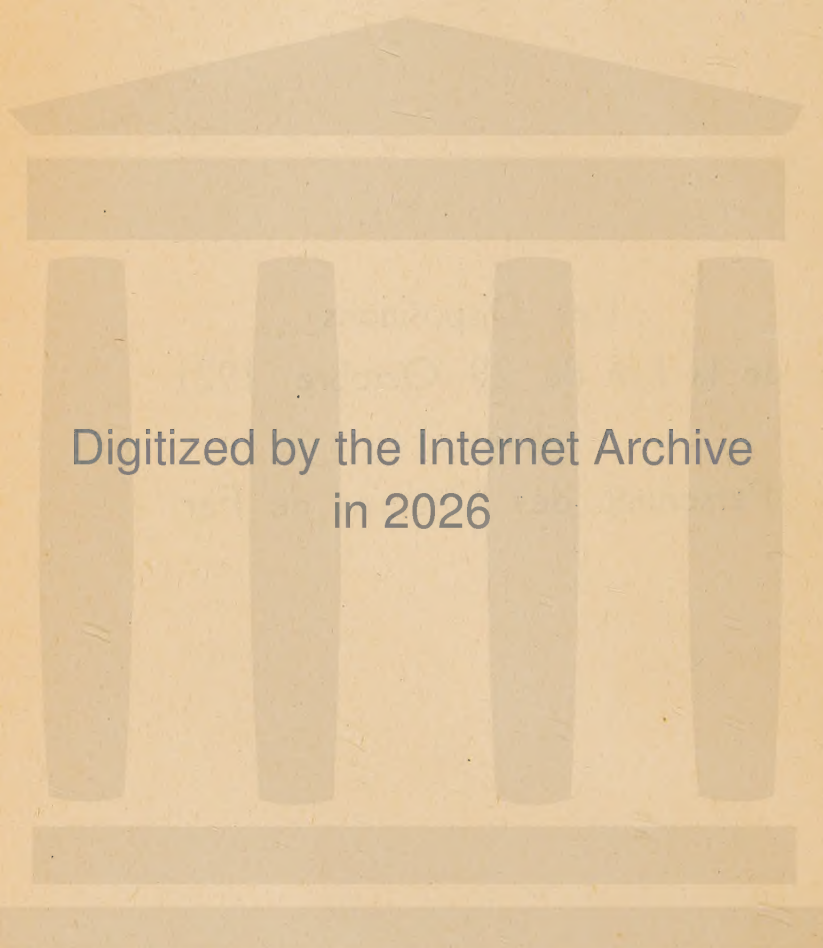
PARIS

LA VIE UNIVERSITAIRE

13, QUAI DE CONTI, 13

—
1922

Les Dispositions
de la Loi du 29 Octobre 1921
relatives au
Personnel des Chemins de Fer



Digitized by the Internet Archive
in 2026

Les Dispositions
de la Loi du 29 Octobre 1921
relatives au
Personnel des Chemins de Fer

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 25 novembre 1922

PAR

M. MORISSON de la BASSETIÈRE

Président : M. ALLIX, Professeur

Suffragants { M. HITIER, Professeur
 { M. NOGARO, Chargé de cours

PARIS

LA VIE UNIVERSITAIRE

13, QUAI DE CONTI, 13

1922



La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

BIBLIOGRAPHIE

François FAGNOT : La part du travail dans la gestion des entreprises.

Georges Valois : L'Economie Nouvelle.

Roger PICARD : Le contrôle ouvrier sur la gestion des entreprises.

DE BRYE : Actions de Travail.

ROUCHY : Grèves dans les chemins de fer. Thèse, Paris, 1911.

ANTONELLI : Les Actions de Travail.

J. OURNAC : Conseils de conciliations dans les chemins de fer.

Thèse, Paris, 1911.

ROME : Durée du travail des agents ambulants de chemins de fer.

Thèse, Paris, 1921.

HINE : Institutions de retraite dans les Compagnies de chemins de fer, Thèse, Paris, 1911.

La Réforme Sociale : 15 janvier, 26 avril 1920.

Journal des Economistes : Année 1919, 1^{er} juillet 1920.

Bulletin de la participation aux Bénéfices : 1921

Economiste Français : 10 mars 1917, 20 décembre 1919.

Ame Française : 4 mars 1922, 27 mars 1920, 12 et 19 juin 1920, 15 mai 1920, 6 mars 1920, 5 novembre 1921.

SCHATZ : Entreprise gouvernementale et son Administration.

Le Temps : 13 mars 1922.

Journée Industrielle : 11 mars 1922, 15 novembre 1921, 13 décembre 1921 et suivants, 8-9 octobre 1922, 4-5 juin 1922.

Le Monde Economique : 12 février 1921.

L'Information Financière : 10 mars 1922.

L'Information Sociale : 12 juin, 16 juin 1921, mai 1920, 3 juin 1920, 29 février, 4 mars 1920; 8 et 15 juin 1919; 8 janvier 1920, 22 juillet 1920.

Libre Parole : 8 novembre 1920.

Rapports du Conseil d'Administration de la Compagnie d'Orléans : 1843-1850.

Le Peuple : 6 et 7 mars 1922.

Dossier action populaire 32.

Annales Jeunesse Catholique : 15 février 1922.

Revue Politique et Parlementaire : 1912, juillet 1920, 1911.

Le Cheminot de France : 15 novembre 1921 et suivants.

La Nouvelle Locomotive :

La Tribune des Cheminots : Cégétiste, Communiste.

Le Journal des Transports :

PROJETS : Chambre des Députés 1920

Sénat 1920

862 : Le Gouvernement. 562 : Le Gouvernement.

943 : M. Loucheur.

3.082 : «

1.464 : M. Blum.

RAPPORTS : 1456 : Henri Lorin.

627 (1921) M. Prahier.

1.629 «

33 (1921) Général Bourgeois.

1.496 (avis) M. Chabrun. 421 (1921) M. Rabier.

1.497 « MM. Maunoury 505 (1921) «

1.498 « et Dutreil. 486 (1921) avis M. R. G. Léwy

1.752 « «

3.186 : H. Lorin.

3.247 : (avis) M. Chabrun.

3.248 : M. Dutreil.

DISCUSSIONS

Chambre

7 décembre 1920

9 décembre 1920

13 décembre 1920

14 décembre 1920

15 décembre 1920

16 décembre 1920

Sénat

5 septembre 1921

8 septembre 1921

Chambre

17 décembre 1920

18 décembre 1920

25 octobre 1921

26 octobre 1921

27 octobre 1921.

28 octobre 1921.

Sénat

7 septembre 1921

9 septembre 1921.

INTRODUCTION

La disparition de l'ancien régime et avec lui celle des corporations, l'avènement au pouvoir de la bourgeoisie enrichie des dépouilles de la noblesse puis des premiers bénéfices industriels, vont pendant le XIX^e siècle amener un état inorganisé de la production.

L'ouvrier, embrigadé dans les métiers, soumis aux diverses réglementations parfois exagérées de l'ancien régime, n'en avait pas moins une protection, un statut qui vont lui manquer à l'avenir. La législation positive elle-même va tendre par la loi de 1791, plus connue sous le nom de loi Chapelier, à isoler l'ouvrier et par conséquent à le mettre en état d'infériorité vis-à-vis des patrons qui pourraient abuser de lui en lui imposant des conditions de travail indignes d'un être humain. Mais sous la réaction des faits ces dispositions restrictives tombent peu à peu.

Au sein des grandes cités de l'Europe une puissante aristocratie financière s'est constituée : elle est cause de tout le mal et ses excès vont surpasser à l'égard du peuple ceux de l'ancienne féodalité. Le but unique de cette aristocratie matérialiste est d'arriver à la richesse et d'y arriver le plus promptement possible ; or, les moyens d'actions à cet égard ce sont avec l'outillage et l'organisation, les bras du peuple ; donc

l'homme du peuple, que ne protège plus le dogme catholique oublié, sera exploité, fatigué, jusqu'à ce qu'il ait comme le cheval ou le mulet rendu tout ce qu'il peut rendre à son maître.

Son maître n'a pas, en effet, pour lui une plus haute considération et le regarde comme une machine qu'il cherche à porter à sa plus haute puissance de mouvement et de production sans songer que les organes et la santé de l'homme s'épuisent à cette tâche et que la vie ne se renouvelle pas comme un agent insensible tel que l'air ou la vapeur.

Encore si l'ouvrier avait pu trouver dans ces travaux, qui usent si promptement les forces, un salaire suffisant pour assurer sa subsistance et celle de sa famille ! Les rapports faits en 1849 et 1850 au Gouvernement et aux Chambres belges font ressortir que les ouvriers travaillent au-delà de leurs forces sans arriver à se nourrir. A ces causes de souffrance il faudrait ajouter le chômage irrégulier, qui provient des spéculations hasardeuses destinées, en s'affaisant tout à coup, à laisser dans l'inaction et la misère une foule de travailleurs.

N'oublions pas non plus la démoralisation croissante, causée par l'absence de tout repos dominical, par la promiscuité des taudis, la fatigue mentale où un trop long travail pouvait laisser l'esprit.

Heureusement cette exploitation du peuple si immorale n'existe plus à l'époque contemporaine, l'ouvrier touche un juste salaire et à partir du milieu du XIX^e siècle suffisant pour sa subsistance, mais ces pratiques n'en ont pas moins creusé un large fossé entre le monde patronal et le monde ouvrier.

Ce « vieux système de travail » comme l'appelle M. Georges

Valois est responsable de la crise où nous sommes. En effet, cet état de la production est-il un régime où chacun, capitaliste dirigeant et prolétaire exécutant, a une large conscience de la marche générale de l'entreprise ? Non, chacun ne voit que son intérêt propre, immédiat, sans s'occuper de ce qui l'attend le lendemain. Les rapports entre patrons et ouvriers ont toujours pour base l'antagonisme, la résistance et la contrainte.

La loi de 1884, dont on avait espéré un apaisement, une collaboration, maintient vis-à-vis l'une de l'autre les organisations patronales et ouvrières toujours séparées par un large fossé. « Dans ce système l'antagonisme naturel devient de l'hostilité, décuplée par la puissance des idées lancées dans le monde, du parti des bénéfices et du parti des salaires, l'un et l'autre tirant sur la corde, jusqu'au moment où elle casse, provoquant la chute de l'un et de l'autre » (G. Valois).

Il ne faudrait pas dire cependant que tous les patrons aient eu cette mentalité. Ainsi des chefs d'industrie, imbus de leur situation de dirigeants « de droit divin », émus de la triste situation des ouvriers, inquiets des tendances révolutionnaires qui commençaient à se manifester, vont tenter un effort pour rapprocher le travail du capital.

Ce n'est pas encore l'idée de coopération mais déjà un grand progrès : c'est l'époque du bon patron, du paternalisme, marquée par les noms si connus des Dolfus à Mulhouse et de Léon Harmel au Val des Bois : c'est la tendance sociale de l'école catholique du comte de Mun, tendance qui s'affirme dans la discussion de la loi de 1884. Le Pape Léon XIII dans son encyclique *Rerum novarum* accentue encore le mouvement en montrant à tous les catholiques l'obligation de

donner aux travailleurs un juste salaire, c'est-à-dire suffisant pour eux et leurs familles.

De l'autre côté de la barrière, vis à vis des catholiques qui cherchaient un rapprochement des classes, continue à s'agiter le monde socialiste et, chose curieuse, beaucoup de réformes dont l'idée avait été soulevée par les chrétiens sociaux furent reprises à leur compte par les socialistes, qui souvent les firent aboutir au Parlement et les réclamèrent comme le résultat de leurs efforts.

Les meneurs tendent de plus en plus avec leurs grèves, leurs excitations à la révolte, à prendre la place du Patronat plutôt qu'à faciliter un terrain d'entente où la coopération serait aisée.

Cet état de choses est le résultat de l'opposition dans les faits entre les conceptions économiques et juridiques du travail. En effet, au point de vue économique, le travail est un des éléments de la production et, comme tel, doit avoir une rémunération proportionnée aux bénéfices qu'il fait réaliser ; n'oublions pas que sans lui le capital est improductif, incapable de donner des dividendes, si minimes soient-ils : il faut donc les associer et non pas asservir l'un à l'autre.

Que voyons-nous au contraire au point de vue juridique ? Le travail fait l'objet d'un marché, est vendu au plus offrant, comme n'importe quelle marchandise donc point de différence entre le travail et son produit. Aussi la Conférence de la Paix, voulant réagir contre ces faits, a-t-elle, dans l'article 47 du traité de Versailles, fait poser le principe que « le travail ne doit pas seulement être considéré comme une marchandise ou un article de commerce. » Cette déclaration

de principe est une porte ouverte aux réglementations nationales du travail, qui d'ailleurs n'ont pas attendu cette époque pour se manifester.

La question du rapport entre employeurs et employés, si angoissante déjà dans l'ensemble des industries, se pose avec une acuité terrible dans les Chemins de Fer. Ici nous n'avons pas, en effet, comme ailleurs, des questions intéressant seulement une branche de la production, mais le pays tout entier, sa richesse et son développement. C'est encore une industrie, mais avec le caractère spécial de service public, ce qui va excuser et nécessiter l'intervention de l'Etat comme gardien de la sûreté nationale et le premier intéressé à la prospérité du pays.

Les chemins de fer, se constituant dès le début en grande industrie, vont fatalement présenter les inconvénients, au point de vue social, des entreprises contemporaines, en particulier l'absence des relations entre la masse anonyme des patrons (ici les actionnaires) et le monde ouvrier. Les employés ne connaissant pas leurs patrons, n'ayant aucun intérêt à bien faire, vont fatalement entrer en lutte avec le patronat et tâcher d'améliorer leur condition par tous les moyens en leur pouvoir. La disparition progressive des petites Compagnies et la constitution de grands réseaux augmentèrent encore la force patronale au détriment des employés : c'est le défaut de la trop grande concentration. Par raison d'économie et de commodité, les Compagnies vont se mettre à construire des ateliers, des industries annexes, ce qui, par intégration, accroîtra encore le nombre de leurs ouvriers.

Cette masse considérable d'hommes du même métier va,

par suite des exigences de la profession, se trouver groupée, agglomérée dans quelques centres ; ces individus, venus pour la plupart de la campagne, et peu habitués par conséquent à ce genre d'existence, se trouveront enclins à se laisser griser par des meneurs sans vergogne, vivant uniquement de l'agitation ouvrière et s'en servant comme de tremplin pour arriver aux plus hauts postes de la société. Les syndicats, qui se constituèrent, furent ou devinrent en majorité la proie des éléments les plus turbulents, désirant une révolution. Devant ce mauvais état d'esprit, qui, ne l'oublions pas, a sa source ou plutôt sa cause dans la défectueuse organisation du vieux mode de travail, les Compagnies se trouvaient la plupart du temps désarmées : l'influence des élus au Parlement empêchait le plus souvent de prendre des mesures de rigueur, ou, si la gravité des événements forçait à sévir, faisait rapporter rapidement ces décisions.

Cette influence de l'électeur cheminot dans un État démocratique avait les plus funestes résultats en enlevant toute crainte aux mutins. Il est vrai aussi que leur qualité de spécialistes, leur assez long apprentissage, donnaient à ces ouvriers une force en les rendant irremplaçables, du moins dans une assez forte proportion. Si, d'autre part, nous examinons l'état d'esprit de la nation, que voyons-nous : Elle montre une grande indifférence mais a plutôt tendance à pencher en faveur des employés.

Ces grandes lignes dégagées, il est intéressant de comparer la situation du cheminot avant guerre, de voir les progrès réalisés au point de vue social, l'influence croissante des syndicats et l'aboutissement actuel : la loi de 1921.

CHAPITRE I^{er}

Avant Guerre

LE STATUT DES EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT
ÉTAT D'ESPRIT DU PERSONNEL
GRÈVES DIVERSES ET INFLUENCE DES SYNDICATS

Quelle était donc la situation du personnel des grands réseaux avant la guerre ? Examinons son état matériel comparativement aux autres industries, les avantages assurés sur la condition générale des ouvriers, et l'ingérence de l'Etat comme contrôleur d'un service public.

Si nous jetons un rapide coup d'œil sur la situation pécuniaire, une chose nous frappe d'abord : c'est la diversité de rémunération entre des postes similaires suivant les Compagnies ; diversité qui se traduit non seulement dans le salaire proprement dit, mais encore, je dirai même surtout dans les gratifications de toute nature. Seul l'Etat avait un statut garantissant la situation du personnel, fixant les groupes d'employés et en même temps leurs conditions minima et maxima de traitement.

Il avait fallu de nombreuses luttes parlementaires pour arriver au statut des chemins de fer de l'Etat. Enfin, prévu par la loi du 13 juillet 1911, il fut publié le 30 août 1912. Il avait fallu un an pour l'élaborer de concert avec les délégués du personnel.

Le traitement prévu par ce statut, fixé par un arrêté du 22 décembre 1911, comportait un minimum de 1.200 fr., ce qui, étant donné la vie à bon marché de l'époque, représentait une rémunération amplement suffisante. Il fallait ajouter à ce salaire des indemnités de résidence qui pouvaient atteindre 600 fr. à Paris. Le même arrêté divisait le personnel en 14 groupes, en donnant dans chaque groupe l'échelle des traitements (1). Retenons que la somme la plus considérable était 24.000 francs dans le groupe I, et la moins considérable 1.200 francs dans le groupe XIV.

N'oublions pas non plus les gratifications de fin d'année que la Direction faisait distribuer à titre de prime de gestion ou d'économie aux agents qui avaient le plus contribué à la bonne marche des services sans que le montant total de l'allocation pût dépasser 20/0 de la recette brute du réseau.

Tous les agents qui avaient plus de trois mois de service pouvaient en bénéficier. Ceux qui étaient admis depuis plus d'un an voyaient leur gratification varier entre le double et la moitié de leur traitement mensuel : ainsi un homme d'équipe au salaire de 1.200 francs avait de 50 à 200 francs de bonification, un haut fonctionnaire à 24.000 francs par an de 1.000 à 4.000 francs et plus souvent ce dernier chiffre. Ces bonifications étaient calculées suivant les notés de 0 à 20 données aux employés ; naturellement les notes très inférieures enlevaient tout droit à cette prime. A la fin de l'exercice 1910, 59.356 ouvriers ou employés ont reçu des gratifications pour la somme totale 5.624.720 fr. 93. En

(1). Annexe Echelle des Traitements 1911. Exposition universelle de Gand de 1913. Notice sur les chemins de fer de l'Etat.

1911, cette somme atteint 6.405.482 fr. 02; en 1912, 6.925.835 fr. 50.

Il nous faut regretter que ces innovations qui auraient dû intéresser le personnel en lui montrant combien sa situation était avantageuse (1) n'aient eu aucun résultat sur la bonne marche des services. On assistait à ce spectacle paradoxal que c'était l'exploitation la moins prospère qui traitait le mieux ses agents en faisant supporter à l'ensemble de la nation les avantages concédés à 70.000 cheminots. Les chemins de fer semblaient faits pour les employés et non pour les usagers.

Le régime des retraites (2) fut lui aussi successivement amélioré, mais là parallèlement dans tous les grands réseaux. La subvention du réseau Etat qui avait d'abord été de 5 0/0, de 7,5 0/0, de 10 0/0, atteignait par le règlement du 13 mai 1911, 15 0/0 du traitement soumis à la retenue de 5 0/0. Ces institutions sont dues au début à l'initiative des compagnies : nous voyons en effet, le P. O. en 1844, l'Est en 1845, l'Ouest en 1854, le P. L. M. en 1855, le Midi en 1856, l'Etat

(1). *J. O.* 1910, p. 2.593, Rémunérations en 1910.

P. L. M. Homme d'équipe ; 4 francs par jour.

Chef de service d'équipe : 1.600 fr. par an.

Est. Les manœuvres débutent à 3 fr. 75 et reçoivent 4.75 après 20 ans de service.

Les hommes d'équipe commissionnés à 1.300 fr.

Les aiguilleurs à 1.350 fr.

Etat, Chauffeurs.

Chefs d'équipe.

Chefs de halte, 1.350 à 1.800 fr. par an.

Chefs de train.

Facteurs enregistreurs.

(2) *Pr.* ancien réseau voir décret 13 janvier 1883 ; 9 juillet 1888 ; 11 juin 1891 ; 28 mai 1898 ; 12 juillet 1902 ; 20 septembre 1905. Loi 21 juillet 1909.

en 1878, constituer des caisses de retraites ou affilier leurs agents à la Caisse Nationale des Retraites. Le Nord, le P. L. M. et le P. O. se servaient du dernier système, mais les deux premiers seuls font des retenues sur le traitement de leur personnel. L'Est, le Midi et l'Etat employaient une caisse patronale alimentée par les retenues sur les salaires et par les allocations ordinaires et extraordinaires en cas d'insuffisance.

La loi du 27 décembre 1890 marque la première intervention législative, en soumettant les règlements des Compagnies à l'homologation du Ministre des travaux publics ; la loi de 1902 enlève aux réseaux le droit de se refuser absolument aux suggestions ministérielles en portant, qu'en cas de désaccord, la question serait tranchée par avis du conseil d'Etat ; enfin la loi de 1909 fixe pour l'ensemble des réseaux, le régime des retraites. Avec cette loi chaque réseau doit posséder une caisse autonome, alimentée par des retenues sur les salaires qui ne peuvent dépasser 5 0/0 et par les subventions du réseau.

Avant cette loi les versements des Compagnies étaient (1)
5 à 9 0/0 : Nord ; 10 à 20 0/0 : P. O.

12 0/0 : Ouest ; 14 0/0 : Est ; 16 0/0 : Nord et P. L. M.

Actuellement ils sont devenus beaucoup plus considérables, en 1910 on estimait qu'ils devraient atteindre 20 0/0 du salaire.

Enfin la loi du 28 décembre 1911 acheva l'œuvre commencée en 1909, en fixant le régime transitoire des nouveaux

(1). Thèse de M. Poirier du Lavouër : les retraites dans les Compagnies de chemins de fer, Rennes 1913.

affiliés, déjà anciens dans le service. Ce nouveau régime écarte toute hypothèse favorable aux Compagnies : en aucun cas il n'y a bénéfice du départ prématuré d'un agent : en effet, tout employé quittant le réseau avant 15 ans de service est remboursé de ses retenues avec intérêt. S'il part après 15 ans, il aura droit à une pension différée au plus tard à 55 ans d'âge. Cette retraite est acquise après 25 ans d'affiliation, et 55 ans, 50 ans, pour les mécaniciens et chauffeurs. La moitié de la rente est réversible sur la tête de la femme et des enfants, ce qui va empêcher la misère de s'abattre sur la famille du défunt.

Cette retraite représentait même une somme assez importante : calculée sur la moyenne des six années les plus productives dans la proportion de $1/50$ de ce traitement par année d'affiliation, ce qui revient à dire, comme il fallait 25 ans pour obtenir sa mise à la retraite, la $1/2$ de cette moyenne ; soit, pour un employé qui a atteint 3.000 frs dans ses six dernières années, 1.500 frs.

Nous pouvons donc nous rendre compte que cet état matériel que nous venons d'étudier sur le réseau Etat, cette institution générale des retraites, faisait du cheminot un travailleur privilégié dans le pays : une preuve nous en est fournie par les nombreuses demandes d'entrée sur les Compagnies, dont beaucoup ne pouvaient recevoir satisfaction.

L'Etat voulant toujours se tenir à l'avant-garde des progrès sociaux, mais surtout obligé par un Parlement trop enclin à flatter l'électeur, va innover en admettant pour la première fois la représentation du personnel dans les divers rouages de l'administration et jusqu'auprès du directeur.

Ici nous voyons l'idée de collaboration des employés à

l'établissement de leurs conditions de travail se développer progressivement par des applications pratiques.

C'est d'abord Monsieur Baudin, ministre des Travaux Publics, qui institue des Comités de Travail, comités qui ont pour objet, dit le décret du 13 février 1901, de veiller à l'exécution des lois, décrets, arrêtés, règlements, concernant les heures de travail etc... (1) Il y en a un par arrondissement d'exploitation du réseau et auprès du directeur un comité central qui comprend sept représentants de la direction et sept du personnel, élus pour trois ans.

Mais cela ne suffisait pas aux syndicats : aussi voyons-nous proposer au Congrès national des cheminots, en 1904, l'institution sur tous les réseaux de Comités de Travail qui seraient consultés sur toutes les questions intéressant le personnel.

Le règlement des chemins de fer de l'Etat du 1^{er} juillet 1907 va en partie leur donner satisfaction en donnant accès aux employés et ouvriers dans les commissions chargées de classer et faire avancer le personnel.

Jusque là ce n'était que des ébauches, mais le règlement du 1^{er} juillet 1907 sur l'ancien réseau, celui du 3 novembre 1909 sur le nouveau vont instituer complètement, à tous les degrés, la représentation du personnel par voie d'élection. Les comités ou commissions où les employés ont ainsi voie d'accès sont :

a) *La Commission Régionale* pour la préparation des notes, gratifications et propositions d'avancement. Elle siège pour

(1). Thèse de M. J. Ournac. Paris 1911. Conseils de conciliation dans les Compagnies de Chemins de fer.

Exposition internationale de Gand 1913. Les chemins de fer de l'Etat.

chaque service au chef-lieu de l'arrondissement sous la présidence du chef d'arrondissement. Pour chaque arrondissement il y a au moins trois commissions régionales correspondant aux principaux services (exploitation, matériel et traction, voie et bâtiments). Chacune de ces commissions comprend, en plus du président, les agents appartenant au groupe VI (1) (inspecteurs, chefs de dépôt, d'atelier, etc.) , et les représentants du personnel élu.

Ces délégués sont nommés par les employés des groupes VII à XIV et les quatre séries d'ouvriers. Le vote a lieu au bulletin secret. En principe il n'est désigné qu'un représentant titulaire par groupe et trois suppléants : dans les grosses agglomérations seules leur nombre peut atteindre *deux* ou *trois*, le chiffre des suppléants restant toujours triple de celui des titulaires. En 1912 on comptait 421 titulaires et 1.284 suppléants.

b) *La Commission de Classement* qui est chargée de coordonner les travaux des commissions régionales. Ici les représentants sont élus par les délégués titulaires et suppléants des commissions régionales et pris obligatoirement parmi les titulaires. En 1912 il y avait 65 titulaires et 128 suppléants.

c) *Au Conseil d'Enquête* chargé de donner son avis sur les mutations d'office, punitions, etc, concernant les ouvriers et employés, le personnel a la même représentation qu'à la commission de classement, ce qui empêche toute mesure disciplinaire d'être arbitraire.

Enfin auprès du directeur lui-même se réunit une conférence du personnel composée de 16 délégués titulaires

(1). Voir annexe Echelle des Traitements.

et d'un nombre égal de suppléants : ces délégués sont choisis parmi les représentants titulaires des commissions régionales, élus par un collège comprenant les titulaires et suppléants à ces mêmes commissions. Mais ici, étant donné le rôle général de cette conférence, l'élection se fait par service et non plus par arrondissement.

A ses réunions périodiques cette conférence discute les mesures générales qui peuvent avoir leur répercussion sur la situation du personnel : aucun ordre général le concernant n'est publié sans que les délégués n'aient été mis à même de présenter leurs observations.

A côté de ces différentes commissions qui regardent plutôt l'ensemble du service sont placés d'autres organes concernant des institutions intéressant particulièrement le personnel. Ce sont les *Commissions de Réforme* où la présence de délégués des ouvriers empêche les mises à la réforme qui ne seraient que des révocations déguisées ; *Le Comité de la Caisse des Retraites*, où les employés contribuant pour une certaine part à la formation de cette caisse, il est équitable qu'ils participent à son administration ; et enfin la *Commission Administrative de l'Economat* où, à côté de quatre chefs de service nommés par le directeur, siègent huit délégués du personnel nommés par les commissions régionales. Dans cette institution de l'économat nous trouvons encore des commissions d'expertise, de réception, nommées par les agents consommateurs ; à l'organe supérieur, le conseil de réseau, quatre agents nommés par le directeur représentent le personnel.

Toute cette organisation représentative que nous voyons en 1914 sur le réseau Etat a été appréciée de façon différente.

M. Paul Boncour écrivait à la même époque : « Il y a entre l'organisation syndicale et l'organisation de délégués une antinomie profonde. Il est, en effet, certain que le régime syndical et le régime électoral sont sur deux plans très différents. Le régime électoral qui donnera aux ouvriers les délégués leur sera suspect : car ce qu'ils veulent, c'est le syndicat qui repose sur une autre base que celle de l'élection, puisque c'est une sélection de gens plus ardents que les autres... »

« J'ai peur que cette institution de délégués, ne correspondant pas à ce que veulent les ouvriers, ne réussisse pas. »

Pour les uns cette collaboration ne peut rien donner, c'est l'opinion de M. Y. Guyot dans le *Journal des Economistes* du 15 décembre 1910 : « Les élus seront ceux qui promettent le plus ; s'ils n'obtiennent rien, ils passeront pour vendus. »

Les faits se sont chargés de démentir ce point de vue pessimiste — aussi pouvait-on écrire en 1913 (1) : « Dans les commissions d'avancement, auprès des chefs directs des agents comme auprès des chefs de service, des mandataires élus ont été mis à même de présenter toutes leurs observations ; ils ont pu se rendre compte des difficultés d'application, de la multiplicité des détails qui a priori paraissent inutiles et qui sont cependant indispensables lorsqu'on veut examiner impartialement les titres de près de 70.000 ouvriers ou employés, ils ont en tout cas reconnu le souci d'équité, la recherche profonde de justice qui sont à la base de l'administration de notre réseau et c'est pour cela qu'au cours des nombreuses séances des commissions la plus parfaite harmo-

(1). Brochure exposition internationale de Gand. Section économie sociale sur les chemins de fer de l'Etat.

nie n'a cessé de régner entre les élus du personnel et les chefs chargés à tous les degrés de la hiérarchie d'émettre leur appréciation sur les agents. C'est dans le même esprit, avec le même désir de bien faire et de concilier les intérêts individuels des agents et les intérêts généraux de l'Administration que les représentants siègent au Conseil d'enquête. Depuis cinq ans, aucune mesure disciplinaire n'a été prise sans que l'agent soumis à l'enquête n'ait eu connaissance de toutes les pièces de l'affaire et sans qu'il n'ait été mis à même de fournir au Conseil toutes ses explications. Enfin au cours des séances périodiques de la Conférence du personnel, les délégués ont la plus entière liberté pour discuter toutes les questions relatives aux intérêts de leurs mandants et aucune mesure générale devant avoir sa répercussion sur l'ensemble du personnel n'est arrêtée, aucun ordre général le concernant n'est publié sans que les représentants autorisés des ouvriers et agents n'aient été entendus. »

La même impression se dégage des rapports à la Chambre des Députés. En 1908, Monsieur Chaigne concluait son rapport (1) sur les Chemins de fer de l'Etat : « Cette entente n'exclut pas les réclamations, mais celles-ci sont formulées avec courtoisie et trouvent, par l'introduction des intéressés dans les divers conseils du réseau, des organes réguliers et autorisés ». Il estime que cette innovation donnera encore de meilleurs résultats le jour où les agents associés à la gestion verront leur intérêt particulier lié à la marche de l'entreprise. Le directeur des Chemins de fer de l'Etat, M. Beaughey, concluait dans le même sens ses rapports au ministre des Travaux Publics.

(1) J. .-O. Annexes 1908, p. 2.005.

Après cette expérience heureuse sur le réseau Etat, on va essayer d'étendre la représentation du personnel sur les grandes Compagnies. M. Millerand engagea des pourparlers avec la direction des réseaux en 1907 et 1910 et M. Briand déposa un projet de loi en ce sens (1) : ces interventions gouvernementales, jointes à l'exemple de l'Ouest-Etat décidèrent les réseaux à adopter la représentation régionale du personnel qui donna d'excellents résultats, suivant l'avis des Compagnies (2).

Pour avoir une idée plus nette de la situation du cheminot avant la guerre il nous faut jeter un regard sur les institutions patronales des Compagnies.

Le réseau Etat avait institué dans ses ateliers une école d'apprentissage pour les enfants et proches parents de ses agents : ces apprentis restaient trois ans à cette école où en plus de leur travail professionnel ils étaient astreints à suivre le soir des cours d'instruction générale. A leur sortie, ceux qui avaient obtenu des notes suffisantes étaient embauchés comme ouvriers définitifs. En 1913, leur effectif atteignait 302 répartis dans les divers ateliers.

A cela s'ajoutent encore les mesures d'assistance proprement dite dont le réseau Etat fut toujours des plus généreux. Il améliore les conditions d'hygiène, encourage les coopératives de consommation ; distribue des allocations spéciales pour encourager les familles nombreuses : le minimum en est de soixante francs par an et par enfant, à partir du deuxième à Paris et du troisième ailleurs ; accorde des allocations d'accouchement à ses employées, un secours de deux

2). *J.-O.* p. 626.

(3). *Journal des Transports*, 25 février 1911.

cents francs à la veuve d'un agent le jour du décès de son mari, le remboursement des frais de funérailles, une allocation de cent francs par an aux orphelins sans ressources de moins de seize ans.

N'oublions pas non plus les soins médicaux et pharmaceutiques (1) ; le service chirurgical qui a un représentant dans chaque circonscription ; les consultations gratuites par le service du contentieux (2). Poussant encore plus loin son paternalisme, le réseau fonda des établissements philanthropiques à Paris, qui « ont pour but de garder et de soigner pendant l'absence de leurs parents les enfants des agents ou ouvriers des Chemins de fer de l'Etat domiciliés à Paris, de donner aux filles d'agents ou ouvriers l'éducation professionnelle nécessaire pour devenir de bonnes ouvrières en lingerie, etc., et enfin de venir en aide aux familles en procurant aux femmes, aux filles et parents célibataires d'agents et ouvriers en activité ou retraités... du travail à exécuter à domicile ou à l'atelier ».

Ces établissements comprennent une crèche, un jardin d'enfants, une école professionnelle, un atelier-ouvroir pour les jeunes filles ayant terminé leur apprentissage, et enfin une distribution de travail à exécuter à domicile (3).

Toutes ces mesures permettaient à l'auteur de la brochure sur les Chemins de fer de l'Etat à l'Exposition internationale

(1). Années 1907 3 et 4 annexe à O. G. 369.

» 1899 1 annexe.

» 1905 2 annexe.

» 1898 O. G., 369, 2e série.

(2). O. G. 349, 2e série, 1896.

(3). 1917, O. G. 571. Claveille.

de Gand de conclure : « Le réseau n'a pas voulu se borner à assurer au personnel la justice et l'équité dans l'avancement, il a tenu à participer à la vie même des agents et ouvriers, et inversement à les associer à ses efforts dans la conduite de l'entreprise commune.

« L'agent du réseau n'est pas une unité perdue dans une foule, il sent que de l'amélioration des conditions d'exploitation dépend l'amélioration de sa situation individuelle ; il sent qu'il est représenté et défendu, si besoin est, par des agents et ouvriers nommés par lui dans les Commissions et Conseils et qu'il n'a à craindre ni influence occulte ni tentative arbitraire ».

Cette conclusion si optimiste n'était pas malheureusement toujours en accord avec les faits, et la politique s'introduisant dans une administration d'Etat était bien souvent une influence occulte.

De ce que nous venons de dire des institutions d'assistance si perfectionnées sur le réseau Etat, il ne faudrait pas déduire que rien n'existât ailleurs. Les Compagnies ne se bornaient pas à payer à leurs agents de tout ordre le strict salaire auquel ils avaient droit, le travail une fois accompli, elles s'efforçaient encore d'améliorer leur condition indirectement en procurant du travail à leurs femmes et enfants, en mettant à leur disposition dans des conditions très avantageuses le logement, l'habillement et la nourriture, ce qui constitue autant d'augmentations de salaires. Prenons par exemple la Compagnie du Nord, nous voyons que ses économes permettent des réductions de prix considérables, près de 30 0/0 sur le chauffage. Les cités ouvrières des grandes agglomérations comme Ermont, le Bourget, Lens, Somain,

Caudekerque, étaient de véritables modèles au point de vue des conditions d'hygiène, de salubrité et de prix. Un fonds spécial de 100.000 francs (fonds Léon Say constitué le 8 mai 1896), destiné à venir en aide, au moyen de prêts à 2 0/0 aux agents que des événements de famille obligent à recourir à l'emprunt, avait permis d'effectuer au premier juin 1914 11.600 prêts pour un total de 4.750.000 francs environ. Les remboursements étaient mensuels dans un maximum de deux ans

Par suite d'une libéralité de Mme la baronne James de Rosthschild (1870) et de M. le baron Alphonse de Rothschild (1912), une dot annuelle de 1.000 fr., 13 de 500 fr. sont tirées au sort entre les filles d'agents subalternes âgées de 20 à 25 ans. Le mariage doit suivre dans les trois ans l'attribution de la dot.

La Compagnie s'est occupée de l'enseignement : une école d'apprentis a été ouverte pour les fils d'agents ; ils y reçoivent un enseignement théorique et pratique. Pour ses sujets les plus intéressants elle distribuait des bourses aux collèges de Tourcoing, de Compiègne et à l'Ecole Commerciale de Paris et même facilitait l'accès aux écoles du gouvernement.

Comme sur l'Etat un service de plus de deux cents médecins était chargé de donner ses soins au personnel. De même, des secours de famille étaient donnés aux agents ayant plusieurs enfants et les frais de funérailles payés dans nombre de cas.

Toutes ces institutions, même si nous n'y comprenons pas les retraites vu leur caractère d'obligation, grevaient lourdement les budgets des Compagnies, et représentaient des pré-

lèvements importants sur les dividendes des actionnaires (1). On évaluait en 1901, en y comprenant le service des retraites, les charges patronales des Compagnies à 7.651.465 fr. pour le Nord, soit 36 0/0 des dividendes des actionnaires ; à 9.593.816 francs pour l'Est, soit 46,23 0/0 des dividendes distribués et une augmentation de salaire de 16,74 0/0 ;

à 15.797.800 fr. pour le P. L. M., ce qui représente environ 36 0/0 des dividendes ;

à 11.491.187 fr. pour l'Orléans, soit 24 0/0 des salaires et plus de 46 0/0 des dividendes ;

à 11.291.573 fr. pour l'Ouest, ce qui représente à peu près l'équivalent des dividendes distribués ;

à 6.605.000 fr. pour le Midi, ce qui nous donne une augmentation du 32,14 0/0 des traitements et plus de 52 0/0 des dividendes distribués.

De l'examen de tous ces chiffres, nous pouvons nous rendre compte que la situation du cheminot était enviable avant la guerre : salaire fixe, sans risque de chômage, pension de retraite assurée, secours dans la maladie ou dans la gêne, ce qui faisait comprendre l'engouement des travailleurs pour cette profession. Les Compagnies étaient loin de pouvoir chaque année satisfaire les innombrables demandes d'emploi qu'on leur adressait.

Il aurait dû résulter de ces conditions spéciales et particulièrement avantageuses un état d'esprit excellent. Eh ! bien, c'est plutôt le contraire que nous avons vu : les cheminots furent avec les mineurs, les deux corporations qui s'agitèrent le plus par des grèves et des manifestations de tout genre.

(1). Ouvrier des Deux-Mondes, 3^e série, 8^e fascicule, 1904.

L'organisation syndicale, mal orientée, tomba le plus souvent aux mains de meneurs ne rêvant que la révolution au lieu de se cantonner uniquement dans l'organisation professionnelle. Le plus bruyant de ces syndicats fut le Syndicat National des Travailleurs de France et des Colonies : fondé lors des grèves de 1890 et 1891, il fut longtemps dirigé par les révoqués de ces grèves. Prades en fut le premier secrétaire général, mais révoqué en 1892, il passa la direction à M. Guéraud, qui va être longtemps un des organisateurs les plus ardents des grèves. Après avoir passé quelques années à insulter tout ce qui représentait une parcelle de l'autorité administrative, leurs Congrès menaçaient de la grève générale les Compagnies, si elles ne voulaient pas discuter avec leur Conseil exécutif (1) : ce fut un piteux échec en 1898. Malgré les révocations qui constituaient le résultat le plus clair de la grève, ce syndicat va essayer de prendre sa revanche : il organise les grèves de Corse, du Morbihan, de l'Hérault, de l'Aude, de la Corrèze, des tramways de Bordeaux à Cadillac en 1907 : dans cette dernière grève nous voyons les premiers essais réguliers de sabotage (2). Dans ses congrès successifs il recommande de déboulonner les rails au bon moment et prend une attitude nettement antimilitariste et antifranaïaise. Fort du nombre important de ses cotisants, qui atteignait 69.355 au 31 décembre 1909 ; du succès qu'il venait d'obtenir en faisant voter la loi de 1909 sur les retraites, il va tendre à faire élever les salaires des agents des catégories inférieures : un meeting a lieu à la

(1). Toutes les Compagnies refusèrent de recevoir les délégués, sauf M. Noblematre.

(2). Plusieurs agents furent condamnés à la prison.

Bourse du Travail, le 16 septembre 1909 ; le 12 décembre, 600 cheminots parcourent les boulevards, au cri de « Les cent sous » ; le 20 mai 1910, ils essaient de se porter sur l'Élysée. Sur ces entrefaites se tint le vingt et unième congrès des travailleurs de chemins de fer où le principe de la grève fut posé et admis. Le mouvement s'étendit aux autres réseaux, mais l'arrestation des meneurs, la mobilisation du personnel des sections de chemins de fer de campagne, arrêtaient le mouvement. Les révocations furent assez nombreuses : 3.300 environ ; c'était le seul résultat tangible de la grève.

Il ne faudrait pas conclure de ces faits que tout le personnel des chemins de fer était avant la guerre animé d'un esprit révolutionnaire. Plusieurs groupements, entre autres le Syndicat Professionnel, le premier en date qui dans son bulletin du 15 juin 1884 définissait ainsi ses moyens d'actions : « Le Syndicat Professionnel, pour atteindre son but, répudie tous les moyens violents, ce ne sera qu'à la dernière extrémité et avec la plus grande prudence qu'il usera des forces que lui donne l'association. » Le Syndicat Professionnel dans ses congrès successifs défendait la discipline, l'ordre, la patrie : « Le Syndicat est et entend rester une œuvre de défense strictement professionnelle, qui veut servir les intérêts des travailleurs, non par l'excitation à l'indiscipline, à la lutte des classes et à la grève générale, mais par le contact et l'entente raisonnée du Capital et du Travail. » (assemblée générale 1906). Le premier, ce Syndicat va demander l'entrée de quelques représentants dans les conseils d'administration des compagnies en même temps qu'une participation dans toutes les commissions des différents ministères intéressant les travailleurs des

chemins de fer d'une façon quelconque — s'opposant par là aux révolutionnaires qui refusent toute idée de collaboration.

En résumé, la situation des cheminots avant la guerre était privilégiée ; jouissant d'un traitement élevé, de nombreux avantages particuliers, assurés d'une retraite, ils auraient dû se montrer satisfaits de leur sort. Malgré les efforts des groupements imbus d'une large idée de collaboration, la majorité semblait animée d'un esprit révolutionnaire qui était inquiétant au point de vue de la défense nationale.

A la mobilisation heureusement toutes ces mauvaises tendances cédèrent le pas au devoir patriotique et aucune des tentatives, qu'on aurait pu craindre d'après les déclarations antérieures, ne se produisit. Le personnel fut mobilisé complètement, la plupart sur place, quelques uns dans les sections de chemins de fer de campagne, d'autres dans des unités combattantes mais en petit nombre. Leur patriotisme les a incités à continuer leur fonction dans des conditions souvent dangereuses, avec une intensité considérable. Des témoignages officiels reconnaissent la bonne tenue des cheminots pendant ces quatre ans de lutte.

CHAPITRE II

Le lendemain de la Guerre

ÉTAT D'ESPRIT DU PERSONNEL

LA LOI DE HUIT HEURES

LES SYNDICATS

Au lendemain de la guerre nous devons constater un fléchissement moral que d'aucuns ont appelé « vague de paresse », c'était un dégoût, une sorte de rancœur contre l'état de choses existant. On avait tellement cru que la fin de la guerre amènerait l'avènement d'un âge d'or où en travaillant moins l'ouvrier pourrait avoir des conditions de vie meilleure ! Ajoutons à cela une fatigue de quatre ans de souffrances et de travail surhumain et enfin l'introduction d'un personnel de moindre valeur, venu des régiments après l'armistice. Il n'est pas étonnant que, dans ces conditions, les propagandes révolutionnaires, qui s'adressaient à des gens moralement fatigués, aient pu momentanément les contaminer. La guerre avait enlevé pendant vingt-huit mois 40.000 agents exercés, versés dans les unités combattantes, ou demeurés dans les régions envahies. Pendant vingt mois 26.000 R. A. T. furent mis à la disposition des réseaux, mais n'ayant forcément aucune préparation technique, ils disparurent au fur et à mesure de la démobilisation de leur classe pour faire place à « des

réservistes qui eux n'étaient pas toujours riches de bonne volonté ».

A cette vague de paresse vint s'ajouter une vague de démoralisation qui atteignit surtout le personnel nouveau embauché pour permettre l'application de la loi de huit heures. Les statistiques des sommes payées pour avaries et vols sont éloquentes par leur importance :

	1919	1920	1921
Etat	§ 39 697.000	§ 47.463 000	§ 41.900.000
Orléans	§ 32.192.000	§ 51.082.000	§ 31.631.000
P. L. M.	§ 33.309.000	§ 95.082.000	§ 56.075.000
Midi	§ 11.559.000	§ 22.370.000	§ 14.331.000
Est	§ 9.331 000	§ 20.374.000	§ 29.119 000
Nord	§ 4.264.000	§ 30.142.000	§ 17.599.000

Si nous prenons le chiffre des inculpations pour vol en mai 1920 par exemple nous en trouvons 39 sur le Nord, 24 sur l'Est, 35 sur le P. L. M. ; 40 sur le P. O., 45 sur l'Etat et 15 sur le Midi ; ces chiffres ne regardent que les agents en activité de service.

La discipline s'était relâchée partout et surtout par une diminution d'autorité. La crise des transports était avant tout une crise d'autorité. Cette défaillance de l'*autorité* ne venait pas des réseaux directement mais de plus haut : des ordres ministériels, des instructions verbales se résumant à : Pas d'histoire à aucun prix. Les communiqués quotidiens institués en 1915 par M. Malvy enjoignaient aux compagnies d'autoriser telles ou telles réunions syndicales, ce qui était alors des réunions politiques entre mobilisés. Les gouvernements suivants, même celui de M. Clémenceau, continuèrent à ne

vouloir s'occuper que des éléments les plus remuants ; seuls les syndicats affiliés à la C. G. T. eurent accès aux différentes commissions paritaires et recevaient l'appui du gouvernement. M. Claveille, ministre des Travaux Publics, réintégra comme représentant du personnel au Comité provisoire d'exploitation des grands réseaux un révoqué de 1907 et de 1910, connu par son attachement à la Fédération Nationale des cheminots, dont il est actuellement un des membres dirigeants. De pareilles mesures ne pouvaient que mécontenter les hommes d'ordre, systématiquement tenus à l'écart. Elles étaient motivées par la peur d'événements graves, par la nécessité de composer aussi avec une Chambre où l'élément socialiste était nombreux et remuant. Toujours est-il qu'il en résulta un profond désordre et une grande désorganisation.

Le retard apporté dans l'augmentation des salaires, et, une fois cette augmentation effectuée, l'oubli dans lequel fut laissé le personnel supérieur et moyen, qui voyait son traitement seulement doublé alors que ses subalternes avaient de trois à quatre fois plus, apportèrent aussi leur élément de trouble. Certains chefs de gare voyaient leurs hommes d'équipe toucher des sommes équivalentes à leur rémunération et se plaignaient de ce que dans ces conditions la discipline s'en ressentait gravement. Et pourquoi cette injustice a-t-elle si longtemps subsisté ? Nous en avons la raison principale dans le fait que ces éléments d'ordre n'étaient ni syndiqués ni révolutionnaires.

Ce fut toujours par crainte des révolutionnaires et pour arrêter leurs demandes en leur accordant de prime abord leur principale revendication que le gouvernement imposa le vote de la loi de 8 heures au Parlement. C'était une idée

généreuse dont personne ne peut discuter la haute portée sociale et morale, mais l'appliquer dans l'état chaotique d'après-guerre, au moment où le pays avait besoin de toutes ses forces vives pour se relever de quatre ans de guerre, était une grave erreur. Encore s'il y avait eu des délais, des modalités progressives, des dérogations permettant dans certains cas d'outrepasser les huit heures, il est possible que cette mesure n'ait pas entraîné toutes les conséquences désastreuses que deux ans d'application ont fait ressortir.

Cette réforme, mise en vigueur sans qu'aucune transition ait été ménagée entre le régime antérieur et le régime nouveau, a entraîné les conséquences les plus néfastes au point de vue du rendement du personnel et des dépenses des compagnies.

Les conditions d'application de la loi étaient déterminées par son article 7 qui prévoyait la rédaction de règlements d'administration publique pour établir après consultation des organisations patronales et ouvrières intéressées ou conformément aux accords intervenus entre ces groupements.

Pour obtenir cet accord le ministre des Travaux Publics par arrêté du 24 avril 1919 nomma une commission paritaire, composée en nombre égal de représentants des réseaux et de représentants du personnel et présidée par un délégué du Ministre servant d'arbitre.

Au cours des séances de la Commission, les représentants du personnel, choisis uniquement parmi les membres de la Fédération Nationale des cheminots affiliés à la C. G. T. et dirigés par le secrétaire général de ce groupement, insistèrent pour une application rapide et intégrale de la loi malgré les observations des Compagnies qui faisaient ressortir la

nécessité de ne réaliser la réforme que par étapes. Le ministre accepta la plupart des revendications du personnel et là où l'accord fut impossible comme pour les ambulants des arrêts tranchèrent la question dans le sens des desiderata des cheminots (1).

La loi fut appliquée le 1^{er} mai dans les grands ateliers, en juin dans les grandes gares, le 1^{er} septembre dans les moyennes, le 1^{er} octobre dans les petites, enfin le 15 novembre pour le personnel roulant.

Le régime, toujours en vigueur, a donné des résultats lamentables.

Au service de la voie, la durée du travail uniquement calculée sur une journée ne tient pas compte des nécessités du travail en plein air. Il est devenu impossible de récupérer les heures perdues à la mauvaise saison. A l'heure actuelle ces agents font 2.400 heures par an au lieu de 2.504, ce qui est le total de 8 heures sur une année. Les gardes-barrière sont cantonniers de la voie, le nouveau règlement diminue d'une demi-heure leur service pour chaque ouverture de barrière la nuit, mais ils se contrôlent eux-mêmes, ce qui amène facilement des abus nombreux. Un service de surveillance a montré que tel qui déclarait 5 à 6 ouvertures par nuit n'en avait en réalité qu'une par semaine.

Dans le service des gares la limitation de la journée de travail ne tient pas compte des nécessités de l'exploitation. Dans une gare où ne passent que deux trains par jour il a fallu doubler le personnel parce que l'écart entre le passage de ces trains dépasse la durée de la journée de travail.

(1) 8 Novembre 1919.

Dans les grandes gares les trains partent, en général, le matin et le soir ; le travail, intensif à ces moments, diminue notablement dans le cours de la journée. Avant la loi, les Compagnies groupaient leur personnel à ces heures de peine et le reste du jour les employés se reposaient et pouvaient même quitter la gare. En appliquant la nouvelle loi il faut deux équipes au lieu d'une et celle qui arrive à 2 heures est déjà fatiguée, ayant la plupart du temps déjà travaillé pour son compte. Au moment de presse au service des marchandises la limitation stricte des heures de travail et la rareté des dérogations obligent à recruter un personnel de fortune, maladroît et infidèle, ce qui nous explique que les chiffres des avaries et vols sont passés de 17 millions avant guerre à 260 millions en 1920.

(1) Dans les services roulants, en ce qui concerne les mécaniciens et chauffeurs, ceux-ci ayant chacun leur locomotive et ne pouvant dépasser 8 heures de moyenne, s'arrêtent avec leur machine au point le plus voisin de la fin de leurs 8 heures. Il arrive ainsi que la durée du travail effectif est réduite à une durée moyenne oscillant de 6 h. 45 à 7 h. 20. pour les mécaniciens et chauffeurs et de 6 h. 43 à 6 h. 55 pour les agents des trains.

Les compagnies ont dû augmenter de 17 0/0 le nombre de locomotives et construire des abris : coût : 2 milliards ! On a essayé de rendre les locomotives banales, ce fut un désastre qui n'aboutit qu'à une augmentation du nombre des réparations, et à la suppression des économies de charbon.

(1). M. Rome, Thèse Paris 1922. Réglementation de la durée du travail des agents des Trains sur les réseaux d'intérêt général.

Ce régime cherche trop à rapprocher les ambulants des sédentaires « Il est impossible de viser à établir des règles de travail similaires pour deux genres d'occupation aussi différents que celui de l'agent des trains et celui des employés de commerce (M. Rome.)

En effet la moyenne des huit heures, qui ne peut être calculée sur une période de plus de dix jours, l'interdiction de dépasser 9 h. de travail effectif (10 heures au plus deux fois entre deux repos et 6 fois par mois), la confusion entre le temps de présence et celui d'emploi effectif, empêchent de récupérer les heures perdues et d'atteindre la semaine de 48 heures.

« L'agent ambulant bénéficie de quelques heures supplémentaires ; par contre son rendement est atteint, sa valeur sociale diminue. » (M. Rome.)

Pour assurer le service dans ces conditions, il a fallu augmenter considérablement l'effectif du personnel. Ce nombreux personnel, recruté en hâte et insuffisamment expérimenté, est loin de fournir un bon service ; aussi a-t-on pu constater une diminution de rendement telle que, sur un de nos réseaux par exemple, en rapportant le nombre d'unités de trafic kilométrique au nombre d'agents, on l'estime à 22 0/0 par agent. Parallèlement le tonnage chargé, transporté, subissait une diminution d'environ 25 0/0. On estime que la loi aura coûté environ 1.100 millions, chiffre qui a son éloquence si nous le comparons avec le total des déficits des chemins de fer qui atteint pour 1921 plus d'un milliard 1/2.

L'application de la journée de 8 heures aux chemins de fer exerce, en outre, une répercussion fâcheuse, en particulier sur l'agriculture. La perspective d'un travail régulier,

bien rémunéré, d'une durée limitée et l'assurance d'une retraite n'ont pas manqué d'exercer une grande attirance sur les populations des campagnes, et la main-d'œuvre agricole a déserté en masse la terre pour se mettre au service des grands réseaux (1).

Il a été constaté d'autre part que les agents de chemins de fer, aussitôt leur journée terminée, accomplissaient, soit à leur compte, soit pour le compte d'entrepreneurs, des besognes accessoires dont ils tirent profit. Cette pratique a pour résultat de causer aux petits patrons ou aux ouvriers un préjudice d'autant plus grave que ces travailleurs d'occasion se contentent le plus souvent d'un salaire inférieur et ainsi entretiennent le chômage.

De plus il est nécessaire que le service des chemins de fer soit saisonnier et pour les voyageurs et pour les marchandises ; aussi pour cela faut-il avoir la possibilité d'obtenir du personnel des heures supplémentaires.

La réglementation du travail des agents reste plus rigoureuse en France qu'à l'étranger ; en effet, si la plupart des pays ont adopté la journée de 8 heures, nulle part cette réforme n'a été appliquée d'une façon absolue.

Dans certains pays la durée du travail basée sur la journée moyenne de 8 heures est calculée sur une période de temps fort étendue, dépassant même la semaine (Autriche, Roumanie, Suède, Suisse) ; quelques autres états (Belgique, Hollande, Roumanie, Suède, Suisse), prévoient plus de 8 heures pour certaines catégories d'agents. Ailleurs (Autriche, Belgique, Espagne, Suède), des dérogations et des

(1). En Normandie, dans une exploitation de cent hectares, six journaliers agricoles ont quitté la terre pour les chemins de fer.

heures supplémentaires sont largement autorisées, en dehors des cas de force majeure ou d'urgence, sans compensation de ces heures. En Angleterre et aux Etats-Unis les 8 heures n'existent pas en fait et ne servent que pour établir la base de la rémunération minima. En Suisse, tout récemment, la loi de 8 heures vient d'être supprimée pour faire place à la semaine de 54 heures, et en Afrique du Sud cette abrogation est réalisée. Le Ministre du Travail du Reich prépare un règlement sur la durée du travail dans les chemins de fer : le projet envisage le temps de travail, le repos journalier et le nombre de jours de repos. Il institue une différence entre le temps de travail ou « temps de rendement effectif » et le temps de présence. Des règlements particuliers délimiteront dans quelle mesure le temps de présence peut être considéré comme temps de travail. Par là le projet fait de la journée de 8 heures, une journée de 8 heures de travail réel.

Actuellement⁽¹⁾ en France, M. Le Trocquer vient de prendre un règlement d'administration publique avec la même préoccupation de distinguer le temps de présence et le temps de travail effectif. Espérons que son application, sans amener un trop grand mécontentement dans le personnel, sera la source de fructueuses économies et d'une amélioration générale de l'exploitation.

Cette loi a fait augmenter le nombre du personnel dans des proportions effrayantes.

En 1913, le nombre des agents commissionnés ou non était

sur le réseau du Midi. . . .	27.500
Nord	53.000
Orléans. . . .	51.000

(1). *J. O.*, 16 septembre 1922.

Est	54.000
P. L. M. . .	91.000
État	73.000

Au 1^{er} janvier 1921, le nombre des agents, y compris les auxiliaires, atteignait :

pour le Nord. . . .	91.000
Est	75.000
P. L. M. . . .	117.000
Midi. . . .	35.000
Orléans. . . .	72.000
État. . . .	106.000

Mais peu à peu les Compagnies ont pu effectuer des compressions intéressantes que rendait possible l'acquisition par le nouveau personnel des connaissances techniques qui lui faisaient défaut au début. Ainsi au début de 1922, on ne comptait plus que :

65.000 agents pour l'Est
34.500 — — Midi
72.000 — — Nord
55.000 — — Orléans
103.000 — — P. L. M.
91.000 — — Etat

Il aurait fallu accorder des dérogations d'une façon rationnelle : certes les effets de la loi seraient restés très lourds, mais ils n'auraient pas atteint le caractère de gravité provoqué par l'application brusquée.

En résumé, grosse perte pécuniaire, désorganisation des services, abaissement des connaissances professionnelles que n'arrivent pas encore à compenser les moyens de toute

nature : centres d'instruction, etc., sont les résultats de cette application inconsiderée.

Il serait nécessaire de revenir sur cette loi, non pas en la supprimant, ce qui serait une régression sociale, mais en apportant des modifications importantes, telles que la journée serait comptée sur un temps de travail de 8 heures effectif et non plus sur la présence seulement. Il faudrait aussi permettre de faire des heures supplémentaires dans des cas déterminés et cela sans majoration de traitement et sans avoir besoin de l'approbation des délégués de toutes les catégories.

Cette loi a-t-elle eu au moins pour résultat, d'amener la satisfaction dans le monde des cheminots, en leur accordant leur principale revendication ? Malheureusement non. Jamais à aucune époque de leur existence, les organisations ouvrières ne comptèrent autant d'adhérents, ni n'eurent une tendance plus révolutionnaire.

Le Syndicat National des Travailleurs des chemins de fer de France et des Colonies avait pour ainsi dire été seul reconnu par les pouvoirs publics ; c'était dans son sein que le ministre avait choisi les membres de la commission paritaire chargée d'élaborer les modalités d'application de la loi de 8 heures. C'est lui qui au fond parlait seul au nom du personnel et avait obtenu les différents relèvements de traitements. Il n'est pas étonnant que dans ces conditions il ait vu le nombre de ses adhérents grossir et atteindre au printemps de 1920, près de 300.000 adhérents au moins inscrits, car beaucoup de cheminots même non révolutionnaires, même affiliés aux groupements, soit réformistes, soit catholiques, s'étaient adressés au Syndicat National, pour faire

aboutir leurs réclamations. M. Bidegaray en mai 1919, est partisan des commissions paritaires dans lesquelles il collabore longuement à l'élaboration de toutes les mesures intéressant le personnel, notamment à la loi de 8 heures.

Dès 1917, au mois de janvier, les différentes organisations syndicales sont fusionnées par la création de la Fédération Nationale. Sous son action toute une série d'avantages est accordée aux cheminots : en juin 1917, une première indemnité de vie de 320 à 630 fr. ; en septembre, l'augmentation de cette indemnité de 420 à 900 fr. En juin 1918, les salaires sont revisés avec un début minima de 1.700 fr. et l'indemnité de vie chère atteint 1.080 fr. En septembre une nouvelle indemnité de 720 fr. vient s'ajouter aux 1.080 fr.. En avril 1919, le salaire de début est fixé à 2.400 fr. avec effet rétroactif. En mai la journée de huit heures est acquise, ainsi que le principe du statut du personnel. En décembre, les 3.800 fr. de début sont obtenus avec effet rétroactif, le taux des indemnités de résidence est révisé et atteint 1.200 fr. à Paris. Février 1920 marque le point culminant de l'action syndicale avec 350.000 syndiqués et deux millions en caisse.

Mais la prédominance de ces éléments de trouble va amener dans l'année 1920 deux grèves. La première de Février-Mars déclanchée pour un motif futile : une mise à pied de quarante-huit heures infligée à un menuisier des ateliers de P. L. M., Campanaud, qui s'était absenté pour assister à une réunion syndicale malgré l'ordre de ses chefs. 120.000 cheminots en grève pour une mise à pied de quarante-huit heures. Venant, sous la menace d'une grève, d'obtenir un salaire de base de 3.800 frs, le maintien de l'indemnité de résidence et de cherté

de vie, les cheminots se figuraient que la violence et la menace seules obtiennent des résultats ; en effet, à cette époque, de longues négociations n'avaient pas encore fait aboutir le statut du personnel et l'établissement de l'échelle des traitements. Les extrémistes profitent de cet état d'esprit, parcourent les sections syndicales en prêchant la grève et finissent par arracher aux dirigeants de la Fédération Nationale l'ordre de grève du 28 février. Seuls les syndicats indépendants qui comprennent : le Syndicat Professionnel des employés de chemins de fer ; le Syndicat Professionnel des cheminots de France (catholique) ; le Syndicat Corporatif des chemins de fer de l'État et l'Union Professionnelle des chemins de fer de l'État protestent et invitent tous leurs adhérents à rester à leur poste. Dès le premier jour ils font afficher par le soin de leur Fédération l'avis suivant : L'Union Nationale des groupements de défense professionnelle des cheminots proteste énergiquement contre le mouvement criminel de grève dans les chemins de fer, déclenché par la Fédération, pour un motif futile, dans un but purement politique et révolutionnaire tendant à ruiner le pays déjà éprouvé par la guerre ; invite d'une façon pressante tous ses adhérents à ne pas abandonner leur poste, dans l'intérêt supérieur du pays ; fait appel à l'opinion publique pour l'aider de toutes ses forces à combattre les menées des agitateurs extrémistes, responsables de cet acte de sabotage national. »

Le gouvernement pour assurer le service lance l'ordre de mobilisation des sections de chemins de fer et en même temps prépare la réquisition des transports.

La grève ne dura que quelques jours. Les délégués des

syndicats eurent une entrevue avec les Compagnies auxquelles ils exposèrent leurs revendications :

Statut du personnel et échelle des traitements ;

Etablissement d'un statut pour les Compagnies secondaires ;

Pas de sanction pour faits de grève ;

Congés accordés aux militants pour se rendre aux réunions syndicales, communication à la C. G. T. du projet de réorganisation des chemins de fer.

Grâce à l'arbitrage de M. Millerand, alors Président du Conseil, et à l'acceptation de ces revendications par les Compagnies, le conflit fut arrêté dès sa naissance. Seules quelques révocations faites sur l'Etat et le P. O. avant l'arbitrage furent maintenues.

Mais les éléments extrémistes de la Fédération n'étaient pas satisfaits de la manière dont les choses s'étaient terminées ; ils accusaient la C. G. T. de trahison, prétendant que la grève générale aurait déclenché la révolution. Ils surexcitent les esprits, font une campagne de propagande intense avec ce programme : la nationalisation des chemins de fer. Le 27 avril les cheminots sont réunis au manège Japy, les extrémistes obtiennent une grosse majorité et leurs dirigeants : Monmousseau, Lévêque, Sirolle, Midol, font acclamer la grève à une forte majorité, Le Nord et l'Est restent à peu près réfractaires au mouvement(1), mais sur les autres réseaux les grévistes atteignent 60 0/0 des services actifs, surtout les mécaniciens et chauffeurs. Le P. O. et le Midi sont les plus atteints et ce dernier réseau va rester 32 jours en grève. La

(1). 2.30 0/0 sur le Nord
6.20 0/0 sur l'Est.

comparaison du nombre des grévistes donne entre les réseaux la proportion suivante :

Services d'exploitation : P. L. M. 20 0/0 ; P. O. 28 0/0 ;
Midi 22 0/0 ; Etat 24 0/0.

Traction : 37 0/0 Midi ; 55 0/0 P. O. ; 60 0/0 P. L. M. ;
38 0/0 Etat.

Voie : 5 0/0 Midi ; 24 0/0 P. O. ; 41 0/0 P. L. M. ; 13 0/0
Etat.

Les cheminots avaient suivi le mouvement en partie seulement parce que lutter pour la nationalisation ne les enthousiasmaient guère surtout après les avantages nombreux obtenus depuis deux ans. Si une fraction importante des agents n'en suivit pas moins les meneurs c'est que derrière la nationalisation ils croyaient voir un intérêt corporatif.

Le caractère politique, révolutionnaire, de la grève est attesté par des déclarations de dirigeants eux-mêmes, telles que celle-ci : « Il ne s'agit pas de salaires, il faut la révolution ». La nationalisation n'était qu'un prétexte pour masquer la socialisation. C'est justement ce caractère politique qui amena au gouvernement et aux Compagnies un ample concours de volontaires. L'opinion publique était lasse des grèves incessantes, des menaces continuelles des meneurs qui voulaient instituer en France un régime analogue à celui des Soviets. Déjà des petits soviets avaient été organisés à Tours, à Périgueux, Vierzon, Limoges, etc., et partout un plan d'organisation communiste était ébauché.

La peur de la révolution, jointe à la gêne que causait l'interruption d'un service vital, indisposa fortement toute la masse du public qui, de favorable qu'elle était en principe aux grèves, devint nettement hostile.

Grâce aux concours des volontaires, aux agents restés fidèles, à la loi de 8 heures qui, en augmentant le personnel, permit de faire face aux nécessités avec une proportion restreinte d'employés travaillant plus longtemps, le service put continuer, non pas d'une façon normale, mais au moins suffisante pour assurer le ravitaillement et les transports urgents : les élèves des grandes écoles rendirent des services appréciables : sur un réseau où ils étaient 4.200, deux cents d'entre eux assumèrent les postes délicats et fatigants de mécaniciens et chauffeurs, et cela sans qu'on ait eu à déplorer d'accidents plus nombreux que d'habitude.

Fatigués, manquant d'argent, les grévistes rentrèrent peu à peu et le mouvement finit à la fin de mai par la rentrée générale. Mais cette fois on était décidé à sévir : plus de ces révocations de quelques semaines, mais l'élimination complète de tous les éléments de désordre : 3.600 révocations définitives, sans compter les licenciements de temporaires qui peuvent atteindre près de 25.000, d'après les statistiques de la Fédération des cheminots.

L'échec de ce mouvement, les révocations et punitions de toute sorte, vont avoir pour conséquence de faire rentrer dans le calme la masse des agents. Les premières victimes furent les syndicats révolutionnaires. Dégoutée de ce mois de chômage, fatiguée par l'inanité des déclarations révolutionnaires, comprenant combien peu l'intérêt corporatif avait inspiré les derniers mouvements, la masse des cheminots va se désintéresser de sa fédération : de 330.000 environ qu'ils étaient en février, nous voyons les adhérents de la Fédération Nationale tomber à moins de 100.000 au congrès de septembre 1920. La propagande reprise difficilement vu le manque

d'argent, n'arrive pas à grossir le nombre des syndiqués qui se chiffrent au Congrès de 1921, par 110.000 environ. Mais ici, les éléments extrémistes travaillés par Monmousseau et ses amis amènent la division dans le sein de la fédération ; ils refusent de reconnaître le bureau nommé par 30 voix contre 23, et s'approprient le local de la corporation. Cette division entre les majoritaires et les minoritaires amène une scission à peu près égale entre les deux tendances. Actuellement les modérés gardent le prépondérance sur l'Etat, le Midi, le Nord, l'Est et les réseaux secondaires ; les communistes dominent l'Algérie, le P. L. M. et le P. O. Cette division va affaiblir la force des cheminots ; ils semblent être animés en dehors de la question d'adhésion à l'Internationale de Moscou de tendances presque opposées. Les communistes préconisent toujours la manière forte, la grève, l'avènement de la république des Soviets ; les autres semblent être assagis à l'exemple des chefs de la C. G. T. de la rue Lafayette et ne veulent plus s'occuper de politique : rester indépendants sans s'affilier à un parti politique. Ils ne veulent plus d'anti-militarisme ni d'action directe. Leur doctrine tient dans ces mots : « Les ouvriers doivent régler leurs affaires eux-mêmes. » (Conférence de M. Martin St. Léon). Ils semblent même avoir abandonné l'idée du chemin de fer aux cheminots : leur thème favori est celui d'une organisation nationale des réseaux exploitant à bas tarifs de façon à favoriser le développement de la richesse dans le pays : « Plus de ces lignes établies uniquement en vue de la productivité, mais développement du trafic partout pour procurer un plus grand bien-être à l'ensemble de la nation. » C'est un programme plus économique que révolutionnaire : c'est un progrès dans

l'esprit syndicaliste français d'après guerre sur ce que nous étions habitués à voir depuis 20 ans.

Il faut espérer que ces hommes continueront à s'assagir, voyant l'inanité de la lutte de classes, et arriveront à vouloir pratiquer une large politique de collaboration, laissant aux seuls extrémistes le rôle d'agitateurs et de révolutionnaires. Les communistes eux-mêmes sont divisés ; les uns restent fidèles à la doctrine de Lénine mais la plupart refusent d'obéir aux ordres de Moscou en constituant le front unique du prolétariat.

Au Congrès du parti du 23 avril, 3.337 se sont prononcés contre Moscou et 627 pour. Ils ont donc dépassé Lénine et tombent dans l'anarchisme : bientôt nous verrons se constituer un nouveau groupe : le fédéralisme autonome, qui achèvera de désorganiser le monde syndicaliste.

En résumé, les grèves de 1920, la scission de 1921, ont complètement désorganisé les forces syndicales extrémistes et il semble que ce soit pour longtemps. Deux de ces groupements n'ont pas été atteints par le discrédit syndicaliste : l'*Union Nationale* des groupements de défense professionnelle des cheminots et le *Syndicat Catholique* de la rue Cadet. Leurs principes sont différents mais tous deux sont partisans d'une large politique de collaboration. L'*Union Nationale* qui n'est autre chose que l'ancien syndicat professionnel continue à être un élément d'ordre. Son Président Saludes disait au ministre des Travaux Publics M. Le Troquer en février 1921 : « Repoussant les idées révolutionnaires répandues par certain groupement qui se prétend le seul représentant de notre corporation, et n'ayant pour but que d'entretenir parmi le personnel un état latent d'énervement

et d'indiscipline, notre plus grand désir serait de collaborer avec vous au relèvement moral, dans l'opinion publique, de la noble corporation des cheminots etc. . » (*Nouvelle locomotive* 15 mars 1920).

Malheureusement ils semblent peu nombreux. Le chiffre de 30.000 qu'accuse leur secrétaire général paraît très exagéré.

Les syndicats catholiques, groupés sous le nom de Fédération des Syndicats Professionnels de France et des Colonies, ont fait de grands progrès depuis 1920. En effet, ils ont une doctrine, la seule qui vraiment s'oppose aux révolutionnaires ; des principes d'ordre, de collaboration, qui reposent sur des principes religieux et par conséquent leur permettent d'avoir une attitude indépendante : de défendre les intérêts de leur corporation en respectant l'ordre établi. Avant la guerre, deux essais d'organisation des syndicats catholiques, l'un à Lille, l'autre à Epernay, ne connurent qu'une vie de quelques mois : il faut arriver jusqu'à avril 1918 pour assister à une organisation générale sous la forme d'un syndicat unique. Les débuts en furent pénibles et ce n'est que plus tard lors de l'organisation d'un syndicat par réseau et d'une Fédération générale en janvier 1921 que le mouvement commença à prendre quelque importance. Actuellement nous pouvons compter 18.000 adhérents : aux dernières élections 26.000 voix se sont portées sur leur liste.

L'Union Nationale des syndicats professionnels dont toutes les sympathies vont à la bourse des syndicats indépendants de la rue Bonaparte s'est constituée au lendemain de la guerre par la fusion du Syndicat Professionnel, du Syndicat Corporatif du chemin de fer de l'Etat. Aux élections elle n'a

recueilli que 8.000 voix et par conséquent est de peu d'importance.

Les employés des échelles supérieures qui étaient groupés dans l'association de la classe moyenne des cheminots se sont constitués en 1920 dans la Fédération des cadres. C'est la seule association vraiment puissante, elle a emporté toutes les places de délégués réservées aux échelles du groupe 7 et au-dessus. Malheureusement il semble que certains de ses adhérents ont des sympathies pour les groupements cégétistes et tâchent d'influencer leurs collègues, en particulier sur le P. O., le P. L. M. et le Midi où ils ont usé de leur influence en faveur des candidats socialistes.

En résumé, seuls sont de vrais groupements syndicaux importants : la Fédération Nationale de la C. G. T. ; l'Union Nationale, le groupement de la rue Cadet. Les communistes méconnaissent l'œuvre du syndicat et ne veulent s'en servir que comme un organe politique : pas de collaboration, pas de participation à la nomination des délégués : toujours une politique de combat. Notons qu'ils sont en rétrogradation de 40 à 60.000 adhérents tandis que les socialistes reprendraient du terrain, peut être 100.000 maintenant. Mais il n'y a plus la même force syndicale ; les délégués n'ont pas la même puissance qu'au lendemain de la guerre où leur moindre réclamation se voyait accueillie avec faveur. Aujourd'hui leur action a bien diminué d'importance ; elle se borne simplement aux détails matériels intéressant directement la profession. Certains économistes se plaignent de cette décadence syndicale, de cette désorganisation ouvrière : ils y voient comme conséquence une dictature patronale sans frein, un écrasement de la classe ouvrière et craignent un réveil ter-

rible du prolétariat. Nous ne croyons pas qu'il faille avoir cette conception pessimiste et surtout l'affaiblissement de la Fédération nous paraît être un grand bien. L'avenir nous montrera, espérons-le, l'erreur des pessimistes.

CHAPITRE III

LE STATUT DE 1920

LES AVANTAGES AUX CHEMINOTS PAR LES COMPAGNIES L'EXEMPLE DE LA COMPAGNIE DU NORD

Nous venons de voir dans les chapitres précédents l'état du cheminot avant la guerre au point de vue matériel comme au point de vue moral, puis les fluctuations d'après guerre et les différents syndicats. Il nous reste à étudier, avant d'aborder la loi de 1921, le statut du personnel et à jeter un coup d'œil rapide sur la situation du cheminot à l'heure actuelle.

Nous savons qu'avant la guerre, seul le réseau Etat avait un statut et seul une représentation du personnel à tous les échelons et dans toutes les commissions intéressant les agents à quelque titre que ce soit,

Réclamer ce statut était depuis plusieurs années le mot d'ordre de toutes les organisations syndicales ; le retard mis à son application fut même une des causes invoquées dans les grèves d'après guerre. L'élaboration en fut laborieuse mais aboutit néanmoins après de longs efforts. Ce fut l'œuvre de la commission Tissier où se trouvaient représentés les agents par un certain nombre de délégués toujours choisis dans la Fédération Nationale. L'accord n'ayant pu se faire entre les propositions des Compagnies et les revendications

des agents, M. Tissier arbitra le débat et de cet arbitrage est sorti le statut tel que nous le connaissons.

Le nouveau statut du personnel est la véritable charte du travailleur des chemins de fer. Il définit les conditions d'entrée, d'admission à l'essai, de confirmation dans l'emploi et de commissionnement. Il établit d'autre part une série d'avantages de toute nature donnant aux employés une situation privilégiée.

Le Statut des chemins de fer de l'Etat de 1914 avait déjà donné aux agents de ce réseau une organisation professionnelle, établi une sorte de régime représentatif par l'organisation des délégués à tous les degrés de la hiérarchie. Le Titre II du Statut de 1920 étend à tous les réseaux le bénéfice de cette réglementation : le personnel dans chacun des services de l'exploitation, de la voie, de la traction et de l'Administration centrale, est groupé par catégories et chaque catégorie choisit ses représentants auprès des différentes commissions

Nous avons d'abord des délégués régionaux, élus à raison de 1 par 300 électeurs inscrits. Ils confèrent tous les trois mois avec le Chef de service régional sur toutes les questions d'ordre local ; ils collaborent aussi à l'établissement des listes de gratification. Dans chaque service, ces délégués élisent parmi eux des représentants auprès du chef de service sur la base de 1 élu par 3.000 agents. Enfin au troisième degré, 20 délégués auprès du directeur constituent la plus haute représentation. Ils ont des réunions tous les six mois et ils s'intéressent à toutes les questions d'ordre un peu général.

Le remplacement de ces délégués est, à quelque série qu'ils appartiennent, assuré par un nombre double de suppléants,

élus de la même façon et dans les mêmes conditions.

Ce régime représentatif a le grand avantage de permettre aux agents de faire connaître leur desiderata, leurs observations sur les conditions d'hygiène, de travail et même parfois de donner des renseignements techniques sur les questions directement de leur compétence. C'est un grand progrès de donner ainsi aux travailleurs voie d'accès dans ces conseils, de les associer à la discussion des mesures les intéressant directement ; cela les élève, leur fait comprendre leur rôle de participants à l'entreprise.

Le personnel est divisé en 18 échelons et à chaque échelon correspond une gratification spéciale qui croît proportionnellement au traitement. Cette gratification proportionnelle au traitement est calculée d'après la note donnée à chaque agent, dans le cours de l'année. Le taux normal de la gratification correspond à la note 12. Au-dessous de 8 à 11, il touche une gratification réduite ; au-dessous de 8, la gratification est supprimée. Seule la moitié de l'effectif a droit à une majoration, c'est-à-dire à une note supérieure à 12. Le 0/0 de la gratification, varie suivant l'échelle : au groupe 1 il est de 1.50 0/0, au groupe 18 de 14 0/0. Pour les employés supérieurs désignés par des lettres, il peut atteindre 20, 30 et même 40 0/0.

Au fond cette gratification est surtout intéressante pour les employés supérieurs qui peuvent toucher plusieurs milliers de francs, alors que les subalternes ne reçoivent que quelques centaines de francs à la fin de l'année.

Ce statut est-il parfait ? Il est impossible qu'une œuvre de cette importance ait été élaborée sans soulever de vives critiques de la part et des agents et des groupements patro-

naux. Mais il est certain aussi que cette organisation marque un progrès.

Les conditions bien définies d'entrée, d'avancement, de rémunération, empêchent toute intervention arbitraire et sont une garantie de stabilité de première importance. L'extension du régime des délégués permet au personnel de donner son avis sur toutes les questions qui l'intéressent directement ; c'est un premier pas vers l'organisation représentative, constitutionnelle de la profession. Les gratifications basées sur la note permettent de récompenser les agents les plus méritants, d'une façon particulière et proportionnellement à l'importance de leurs fonctions.

Ces avantages ont évidemment leur contre-partie. Cette réglementation étroite fonctionnarise l'agent et empêche souvent de donner l'avancement mérité avant le tour d'ancienneté. Les délégués, pour la plupart membres de la Fédération Nationale, vont favoriser les leurs et souvent mettront leur veto ou présenteront leurs observations dans des conditions déplacées. Enfin le favoritisme qui paraît prohibé rentre par l'établissement des notes qui permettent souvent de primer tel ou tel, ou de favoriser tel autre. Le Cheminot de France, l'organe des syndicats chrétiens, signalait dernièrement le favoritisme qui régnait sur le réseau Etat.

Les agents de l'Etat se plaignent en général de ce statut, de ce qu'ils appellent son application restrictive, de la manière moins avantageuse pour eux dont les nouveaux règlements sont appliqués, mais il ne faut pas oublier qu'antérieurement ce réseau semblait fait pour ses employés. Leur autre grief est la manière dont les gratifications sont distribuées, trop faibles au début et trop hautes ensuite :

ainsi il arrive qu'un agent à l'échelle 1, qui a obtenu une note inférieure à 12, touchera dans les 50 fr. par an, alors qu'avec la statut de 1914, la gratification variait sur l'Etat de 100 à 200 fr. Ils se plaignent aussi de l'insuffisance des augmentations à chaque changement d'échelle.

En général, la trop grande rigidité des statuts est critiquée ; on l'accuse de fonctionnariser l'employé, de lui enlever tout esprit d'initiative en rendant son avancement presque automatique.

Mais il ne faudrait pas que les agents inférieurs se plaignent trop de la modicité de la gratification ; ils ne doivent pas oublier que c'est par bienveillance que cette mesure leur a été étendue : il avait été, en effet, convenu lors des entrevues avec les dirigeants de la Fédération Nationale que les 3.800 fr. de traitement de début ne comportaient pas de gratifications.

Cependant les agents des grands réseaux bénéficient en dehors de leur traitement, d'avantages considérables :

A. Retraites.

B. Congé payé de 15 jours par an.

C. Paiement des journées de blessure en service.

D. En cas de maladie ou blessure reçue en dehors du service :

1. Soins gratuits du médecin du réseau.

2. Salaire fixe entier pendant les 120 premiers jours ; demi-salaire pendant les 90 jours suivants, avec possibilité de dépasser exceptionnellement les délais ci-dessus.

E. Indemnités, primes et allocations prévues par le fascicule des conditions de rémunération :

1° Indemnité de résidence : 4.200 fr. à Paris.

2° Allocations journalières pour service effectué la nuit.

3° Primes de travail aux agents de manœuvres, aux aiguilleurs, aux lampistes, aux agents chargés d'un maniement de fonds, de la distribution des billets, des perceptions supplémentaires, aux agents chargés de la conduite des trains.

4° Primes de gestion ou surveillance ;

5° Primes de traction (2.200 à 2.300 fr. an) aux mécaniciens ;

6° Indemnités de déplacement ;

7° Gratification annuelle ;

F. Indemnité de cherté de vie (720 fr. par an).

G. Allocations pour charges de famille :

330 fr. pour chacun des deux premiers enfants âgés de moins de 18 ans ;

480 fr. pour chacun des deux suivants.

A ces avantages, les Compagnies en ajoutent bénévolement d'autres. Prenons par exemple la Compagnie du Nord :

a) Facilité de circulation ou transport.

Permis de circulation gratuit pour l'agent et sa famille sur le réseau. Sur les réseaux étrangers : 7 permis gratuits pour l'agent, 2 pour la femme et les enfants. Lorsque le crédit est épuisé il y a possibilité d'obtenir des bons à 1/4 de place. Sur le Nord : bons à 1/2 place pour les grands parents, frères et sœurs, oncles et tantes venant voir l'agent à sa résidence. Cartes de marché pour les femmes des agents. Cartes scolaires pour les enfants. Transport gratuit du mobilier acheté ou hérité, de celui de la future femme ou des parents de l'agent venant habiter avec lui.

b) Economat.

Après 3 mois de service l'agent peut s'approvisionner dans

les magasins et parcs de la Compagnie qui fournissent toutes les denrées et articles d'usage courant à des prix avantageux avec paiement à terme et même fractionné le cas échéant.

Le bois et la houille sont également fournis par la Compagnie dans des conditions avantageuses. Ces mêmes avantages sont accordés aux retraités.

c) Gratifications de fin de carrière aux agents admis à la retraite, basées sur la durée de service. En cas de décès, des secours de liquidation, basés également sur la durée de service de l'agent, sont accordés à sa femme et à ses enfants.

d) Secours :

1° *Des Secours d'adversité*, variant suivant le traitement et la situation de famille sont accordés sur demande aux agents, ex-agents, ou à leur famille.

2° *Des Secours exceptionnels*, représentant environ le 1/4 des frais médicaux et pharmaceutiques, sont accordés aux agents en cas de maladie longue ou grave de la femme et des enfants.

3° Le Réseau accorde également des secours pour opérations chirurgicales et hospitalisations ; il participe à l'acquisition d'appareils de prothèse dentaire (minimum 50 fr. jusqu'à 90 % du prix de l'appareil).

4° La Compagnie prend à sa charge la fourniture et le remplacement d'appareils de prothèse aux agents blessés.

5° Elle participe aux frais d'inhumation des agents décédés en activité (100 fr. en moyenne) et prend à sa charge la totalité des frais d'inhumation des agents tués en service.

e) *Allocation pour naissance*

Sous réserve que l'agent ait plus d'un an de service et

moins de 10.000 fr. de traitement, la Compagnie accorde d'office pour chaque naissance d'enfant vivant :

- 50 fr. si l'agent n'a pas d'autre enfant vivant,
- 75 fr. — a déjà un enfant,
- 100 fr. — — 2 enfants ou plus.

f) Fournitures pharmaceutiques

Entièrement gratuites pour les blessés en service.

En cas de maladie (après 6 mois de service) gratuité des fournitures à condition que le traitement ne dépasse pas :

- 4.200 fr. célibataires
- 5.200 fr. mariés sans enfants
- 6.200 fr. avec charges

g) Hospitalisation

Entièrement gratuite en cas de blessure en service.

En cas de maladie ou blessure contractée en dehors du service, l'hospitalisation se fait aux frais du réseau si le traitement ne dépasse pas 5.200 fr. pour les agents sans charges de famille, 6.200 pour les autres.

La Compagnie prend également à sa charge les frais supportés par les agents dans les sanatoria de Ris-Orangis ou de Bligny.

h) Gratifications exceptionnelles

Elles sont accordées pour actes de vigilance ou pour récompenser le dévouement ou l'initiative des agents.

(Par exemple un agent qui arrête un voleur, découvre une avarie, prévoit un accident, suggère une amélioration, se distingue par la qualité ou la quantité de son travail etc.)

i) Allocations spéciales aux agents en service avant la guerre et qui ont été l'objet de distinctions militaires.

Pour une nomination ou promotion dans		
la Légion d'honneur	250 fr.	$\left\{ \begin{array}{l} \text{payables à la fin de chaque} \\ \text{année, jusqu'en fin de} \\ \text{carrière, quel que soit} \\ \text{le grade ou le traitement.} \end{array} \right.$
la Médaille Militaire.	100 fr.	
une citation	100 fr.	
chaque citation sup ^{aire}	50 fr.	

j) Prêts et avances.

Des avances pouvant atteindre 40 0/0 du traitement on été consenties aux agents des régions envahies pour leur permettre de reconstruire. Elles sont remboursables en 36 mensualités et faites sans intérêts. Pour les six emprunts de guerre, la Cie a consenti à ses agents des avances pouvant atteindre deux mois de traitement, remboursables par 1/10 mensuellement et sans intérêts.

(1896) Un fonds spécial de 100.000 fr. est destiné à venir en aide au moyen de prêts de 2 0/0 aux agents obligés de recourir à l'emprunt. Remboursements mensuels dans un maximum de deux ans. Au 1^{er} juin 1914 le nombre des prêts s'élevait à 11.600 pour un total de 1.750.000 fr. environ.

k) Fondations scolaires.

1° Des bourses d'enseignement secondaire et primaire supérieur, commercial ou industriel. Ces bourses sont attribuées à la suite d'un concours annuel entre les fils d'agents âgés de 12 ans au moins et 14 ans au plus. Le montant est le suivant :

	<i>Paris</i>	<i>Province</i>
Externat	650 fr.	400 fr.
1/2 pension	900 fr.	600 fr.
Internat	1.200 fr.	800 fr.

Il y a actuellement plus de 200 bénéficiaires.

2° des bourses à l'école des Sciences Politiques

— — St-Nicolas

— — pratique du commerce et d'industrie à Boulogne sur Mer. (20 environ).

3°. D'autre part des fondations spéciales permettent de venir en aide aux élèves des grandes écoles ou se préparant aux grandes écoles.

Ces bourses et fondations représentent environ 160.000 fr. par an.

En outre, la Compagnie a institué des cours professionnels à la Chapelle pour les fils d'agents désireux d'entrer dans ses ateliers : 3 ans d'études absolument gratuites. Cours théorique et pratique.

Elle a également institué une gare-école à Dunkerque à l'usage des agents subalternes de l'exploitation désirant perfectionner leur instruction professionnelle. Une école existe également pour la voie au Moulin-Neuf près de Persan-Beaumont. Enfin la Compagnie subventionne ceux de ses agents qui suivent les Cours de l'Ecole des Travaux Publics à Paris.

l) Dots aux filles d'agents.

Deux fondations permettent de tirer au sort :

1 dot de 1.000 fr.

13 — 500 fr.

m) Les Cités.

Dès le début de la guerre, mais principalement lors des replis allemands, la Compagnie s'est toujours efforcée de tenir compte aux agents de leur situation spéciale, de les aider à supporter les frais supplémentaires. Elle tenait compte aux agents des différences des commissionnements de leur

résidence officielle et de leur résidence de guerre (Valenciennes à Paris 300 fr.), du loyer. Durant les hostilités les agents affectés dans des localités inhabitables recevaient un dédommagement pécunaire (4 fr. 50 par jour pour une équipe).

Dès que la zone envahie a été réoccupée une indemnité dite de « zone désertique » se cumulant avec celle des localités inhabitables a été instituée :

1 fr. par jour pour les 3 premiers mois ;

1 fr. 50 ensuite.

De plus, pour faciliter aux agents rentrant dans la résidence d'avant-guerre leur réinstallation en famille, il fut créé une indemnité de « réoccupation » basée sur le rapport de la population d'après-guerre à celle d'avant-guerre. Ainsi dans la zone rouge où la population n'atteignait pas 25 0/0, un homme d'équipe touchait par jour 4 fr. 50 pour sa femme, 2 fr. 70 pour chaque enfant.

Tous ces versements qui atteignirent plus de 50 millions de francs ne sont pas si considérables que ceux consentis pour l'organisation des logements et cités.

Pour assurer le service de l'arrière, avant l'armistice, puis pour réoccuper successivement les gares, le personnel se logea d'abord dans des wagons, mais cette situation ne pouvait se concilier avec la vie de famille, aussi la Compagnie entreprit aussitôt après l'armistice le montage des maisons en bois. Près de 6.000 maisons démontables permirent aux agents de reprendre leur vie de famille dans ces régions.

Mais la lenteur de la reconstitution fit envisager la nécessité de construire du durable. C'est alors qu'on vit surgir les cités construites en matériaux durs ; Tergnier, Aulnoye, Lille,

Laon, Lens, Arras, Roye, Ailly sur Noye, Béthune. Au total à l'heure actuelle, près de 14.000 maisons sont édifiées ou sur le point de l'être, dont le coût s'élève à plus de 250.000.000 fr. et dont le loyer ne représente même pas un taux de rémunération de 2 0/0. Que la construction ait été faite dans le minimum de temps cela ne signifie pas qu'on se soit contenté de dresser quelques corons tristes et sans cachet. Les cités sont composées de pavillons isolés, de styles très variés, ayant chacun son jardin. De belles avenues, de vastes places, ont été aménagées : il n'y a pas d'uniformité.

Et en plus du logement, toutes les ressources des villes modernes : salles d'école, bains, douches, cours ménagers, pouponnières, etc.,.

Chacune de ces cités a son conseil municipal, peut-on dire, sous la forme d'un comité local d'administration chargé d'améliorer et d'égayer la vie des cités : travaux de voirie, police, fêtes, fonctionnement des coopératives, des œuvres de jardinage, des sociétés sportives, tel est le champ d'action de ces comités dont les efforts sont coordonnés par un Comité central de gestion.

La Compagnie subventionne, aide et guide toutes les sociétés, encourage toutes les initiatives.

Au 1^{er} janvier 1922, dans les cités, 51 classes fonctionnent avec 2.550 élèves. La Coopérative de Tergnier compte 625 adhérents. La « Renaissance sportive de Tergnier » compte 170 adhérents.

20.000 francs de jouets ont été distribués à Noël 1921 aux 6.000 enfants des cités.

Et à tout cela il faudrait ajouter les multiples subventions accordées aux sinistrés de tout genre.

Ces dépenses se chiffrent par millions :

- a) 20 millions pour les facilités de transport.
- b) une économie pour chaque agent de plusieurs centaines de francs, grâce à l'économat.
- c) plus d'un million pour les secours de fin de carrière et de liquidation.
- d) 1/2 million pour les secours de toute nature.
- i) 300.000 francs pour récompenser les citations de guerre.

Toutes les autres compagnies ont des institutions similaires à celle que nous venons d'examiner sur la Compagnie du Nord et partout la direction s'intéresse aux œuvres sociales et à la situation de ses agents à quelque échelle qu'ils appartiennent.

Nous voyons donc qu'au point de vue matériel les employés auraient tort de se plaindre. Avec leur traitement, leur réglementation avantageuse du travail, leurs pensions de retraite, le maintien de l'indemnité de vie chère, la situation des cheminots reste privilégiée alors que les index numbers commencent à indiquer une diminution du coût de la vie et une tendance à l'abaissement des salaires dans plusieurs branches d'industrie.

Ainsi par exemple dans les mines françaises le taux des salaires de 1922 est celui d'août 1920 diminué de 15 0/0. (1) Jusqu'à la fin de 1921, dans la plupart des cas les salaires réels ont été plus élevés qu'avant la guerre ; depuis 1920, il y a eu abaissement des salaires, mais pas dans la même proportion que le coût de la vie : ils sont restés le plus souvent supérieurs à la valeur réelle d'avant guerre.

(1) *Journée Industrielle* 8-9 octobre 1922.

CHAPITRE IV

Raisons d'une nouvelle législation

TENDANCES DES LOIS DE 1917 ET 1919

L'état de désorganisation, conséquence de la guerre et de la longue main-mise du pouvoir sur les Chemins de fer, avait amené la nécessité de refondre le régime ancien et de reconstruire sur de nouvelles bases. Nous avons vu comment la vie chère et aussi la poussée révolutionnaire avaient fait établir toute une série de règlements précisant et délimitant expressément les conditions nouvelles de rémunération et de représentation des agents, et cela pour l'ensemble des réseaux.

L'expérience avait montré la nécessité d'unifier ou tout au moins de coordonner les directions des réseaux. Avant la guerre, chaque réseau était complètement autonome, mais les accords passés avec ses voisins devaient être la plupart du temps soumis à l'homologation du Ministre des Travaux Publics. Le Comité consultatif et le Comité technique des Chemins de fer se bornaient à étudier dans l'abstrait et laissaient souvent de côté les questions d'intérêt général. Les Compagnies administraient en commun les deux ceintures et traitaient ces questions dans un « Comité de Ceinture » ; c'était leur seul lien.

Pendant la guerre, l'unité de commandement devait être

assurée par la réquisition militaire, mais ce régime fut de courte durée : le 5 août, les réseaux furent rendus au Ministère des Travaux Publics. La coopération ne commença à se manifester qu'à la fin des hostilités.

Sous la pression des circonstances les réseaux vont s'entr'aider, se spécialiser : l'Etat commande en 1918 les rails, le charbon nécessaire, et répartit le matériel reçu entre les divers réseaux. Après la guerre, on ne pouvait, dans la période de réorganisation, qu'accentuer cette tendance de solidarité.

Mais si les raisons administratives étaient importantes, la question financière dominait tout le débat : la hausse des prix, des salaires, allait en s'accroissant, et malgré les augmentations de tarif, le déficit ne faisait que croître : le Nord et le P. L. M. se seraient trouvés ruinés de suite, et pour les autres réseaux le chiffre des avances de l'Etat prendrait une telle ampleur qu'ils se trouveraient en état de régie désintéressée ; condition d'exploitation des moins fructueuses par l'indifférence qu'elle amène chez les exploitants.

Mais ce qui est intéressant à noter, c'est l'état d'esprit de l'époque, le courant général qui se manifeste dans l'esprit public et dans les mesures prises par le législateur.

L'idée nouvelle de contrôle ouvrier, de participation des ouvriers à la gestion des entreprises se fait jour peu à peu. Déjà, avant la guerre, plusieurs hommes d'Etat avaient étudié la question des actions de travail comme devant donner une solution à la question sociale et montraient comment, à leur point de vue, cette conception était supérieure à la participation aux bénéfices. Cette dernière institution déjà vieille de près d'un siècle, prônée comme le remède

certain aux agitations ouvrières, la panacée universelle, a été loin de tenir ses promesses. Le monde ouvrier y voit un acte de paternalisme, de tutelle, et ne pouvant contrôler par lui-même s' imagine ne pas recevoir son dû. M. Souchon écrivait dernièrement dans le bulletin de la participation aux bénéfices : « Les ouvriers y voient un vol patronal parce que, disent-ils, les institutions de prévoyance, que crée le patron, avec l'argent de la participation, il serait peut-être obligé de les avoir quand même sans elle ». De plus, cette organisation ne constituait pas une association, mais simplement un supplément de salaire, une sorte de prime.

Reprenant les propositions anciennes sur cette question, quelle fut l'idée dominante du législateur ? Donner aux ouvriers des actions qui les intéressent directement, leur permettent de prendre part aux assemblées générales, d'entrer dans les conseils d'administration et par conséquent d'avoir un contrôle réel sur la marche de l'entreprise.

Cette loi du 26 avril 1917 n'est qu'une mesure théorique, une porte ouverte, une faculté laissée aux initiatives hardies. M. Deloncle, le rapporteur au Sénat, repoussait l'obligation au nom de la commission. Cette loi a eu la première le mérite de permettre d'intéresser les ouvriers et employés à la marche des sociétés ; de créer des actions de travail qui deviennent la propriété collective du personnel, groupé en société coopérative de main-d'œuvre.

Grosse innovation : les ouvriers peuvent participer aux votes des assemblées générales et obtiennent des représentants au conseil d'administration, nommés par l'assemblée générale des actionnaires parmi les délégués de la coopérative de main-d'œuvre à cette assemblée. Au fond c'est la coopérative de

main-d'œuvre qui est membre du conseil d'administration ; les délégués élus représentent tous leurs camarades, doivent rendre compte de leur mandat et ainsi l'ensemble des ouvriers sera tenu au courant de la marche générale de l'entreprise et de toutes les mesures techniques, financières, commerciales, prises dans le conseil d'administration. Cette loi, qui est facultative, n'a guère été appliquée. Elle choque trop les mœurs et le monde ouvrier pas plus que le monde patronal ne l'a accueillie avec enthousiasme.

Pourtant nous pouvons citer quelque cas d'application. Ainsi à Roubaix, Monsieur Fiers, ancien ouvrier devenu patron, a institué cette organisation dans son industrie. En outre des 4.600 actions qui composent le capital social il est créé 400 actions de travail qui sont remises à une coopérative de main-d'œuvre constituée entre les ouvriers attachés à l'entreprise depuis plus d'un an et âgés de 21 ans au moins ; les bénéfices sont répartis de la façon suivante : 5 % à la réserve, 7 % aux actions de capital. Le surplus est distribué dans la proportion suivante : 10 % au fonds d'amortissement, 10 % au conseil d'administration, 80 % aux actions indistinctement, qu'elles soient de capital ou de travail (1). Et il semble que dans cette maison le système d'association a donné de bons résultats.

Nous n'apprécions ici ni la portée de cette loi ni son économie, nous réservant d'en parler lors de la discussion du nouveau régime des chemins de fer. Retenons seulement que le 26 avril 1917 marque une étape sociale, le premier pas

(1). *Ame Française* 4 mars 1922.

dans l'idée de contrôle ouvrier, d'association du travailleur à la direction et aux bénéfices de l'entreprise.

Cette même idée va se développer d'abord dans les dernières années de la guerre où le régime des délégués d'ateliers, conçu comme organe de conciliation pour « faciliter les relations des ouvriers d'un atelier ou d'une spécialité avec la direction de l'établissement », dégénéra souvent dans l'esprit de certains d'entre eux en comités d'usine.

Plus tard, le chef du gouvernement, M. Clémenceau, disait en mars 1919, à des délégués de la C. G. T. : « L'heure du Travail a sonné. Le moment est venu pour vous de prendre une part dans la gestion des entreprises ». C'est alors que des lois, l'une du 9 septembre sur les mines, l'autre du 16 octobre sur la force hydraulique, vont tenter des applications pratiques des principes posés le 26 avril 1917.

La loi de 1810 avait en fait émis le principe de la propriété du concessionnaire de mines, en établissant la perpétuité de la concession. Nous pouvons assister à une lente évolution dans laquelle probablement la loi du 9 septembre 1919, n'est qu'une étape. La première tendance fut d'associer l'Etat aux bénéfices, mais un avis du Conseil d'Etat de 1907, donna tort aux prétentions du législateur. La loi de 1919 pose le principe de la précarité, mais elle nous intéresse surtout par l'obligation d'associer l'Etat et le personnel aux bénéfices de l'exploitation ; le taux du prélèvement de l'Etat est établi par le Cahier des Charges Type, annexé au décret du 21 avril 1920. Il varie de 20/0 pour la fraction de superbénéfice inférieure à 20/0 du capital, jusqu'à 75 0/0 pour la fraction excédant 100 0/0 du capital. C'est surtout le décret du 21 avril qui établit, dans l'article 27 du Cahier des

Charges, la participation aux bénéfices ; le texte législatif avait laissé les parties libres de disposer de l'emploi des sommes obtenues ; mais le décret décide que la somme attribuée au personnel sera versée en principe à la caisse autonome des ouvriers mineurs, à moins que 25 0/0 de ceux-ci ne réclament et que la majorité ne se prononce en faveur de la répartition individuelle. Si par hasard la société minière se constituait sur le type de la société à participation ouvrière, le superbénéfice servirait à rémunérer les actions de travail.

Par cette loi, le personnel est bien intéressé, mais ne prend aucune part à la gestion des entreprises, sauf au cas fort rare où la société se constituerait dans le cadre de la loi du 26 avril 1917.

La proportion de bénéfice distribué, une fois le capital engagé rémunéré, est de $\frac{3}{4}$ à l'Etat et du $\frac{1}{4}$ seulement au personnel.

La loi sur l'utilisation de la force hydraulique s'inspire des mêmes idées : donner des actions à l'Etat, intéresser le personnel à la gestion, le faire participer aux bénéfices, c'est toujours l'application des mêmes principes.

Plus près de nous encore nous avons le projet voté par la Chambre sur le mode d'exploitation des potasses d'Alsace.

On peut discuter le principe de ces lois, mais l'appliquer dans une vieille industrie comme les chemins de fer serait plus délicat, car le moindre bouleversement pourrait amener la ruine de ces grandes entreprises déjà si ébranlées par la guerre.

Il n'en est pas moins certain que ces idées vont inspirer le législateur en matière ferroviaire et il est probable

que sans le Sénat, nous aurions vu l'application de la loi de 1917 aux chemins de fer. Cette tendance actuelle qui consiste à faire de l'ouvrier un participant aux résultats, mais aussi un associé de plein droit, est certainement très efficace pour le développement de la solidarité et par là du succès. Mais dans une grande entreprise, ces institutions pourraient faire courir le risque d'affaiblir l'autorité de la direction.

(1) D'ailleurs l'idée-mère de toutes ces lois vient de faire l'objet d'une critique de M. Le Chatelier dans une conférence donnée à l'École d'administration et d'affaires : il fait le procès de la proposition de loi Chéron créant des actions de travail : « Adoptée par la Chambre, cette proposition est devenue la loi du 26 avril 1917. Il est stupéfiant qu'une réforme aussi grave date de l'époque où toutes préoccupations d'avenir passaient au second plan. Je n'ai pas souvenir qu'il ait, à un moment quelconque, été question d'interroger ceux dont il s'agissait de régler le sort, les entreprises dans la personne de leurs chefs et les ouvriers dans leurs syndicats. Les premiers eussent répondu : folie et les seconds : puérilité.

« Cette exception est un summum d'anarchie. La loi Chéron n'a pas eu d'ailleurs grand succès. Son rapporteur, M. Deloncle, voulant en inventorier les applications, n'a pu en 1921, aligner que cinq noms d'entreprises, sans notoriété d'ailleurs, ayant tenté d'y recourir.

« Pour l'amour du pays, évitons de légiférer à tort et à travers et efforçons-nous tous d'améliorer méthodiquement nos mœurs. »

C'est un peu ce que l'on commence à comprendre à l'heure actuelle.

(1) *Journée Industrielle*, 4, 5 juin 1922.

CHAPITRE V

Les Projets

LES SOCIALISTES

M. LOUCHEUR

LE GOUVERNEMENT

M. CHARLOT ET M. CHABRUN

Après avoir vu la nécessité de la réforme au point de vue administratif et financier, les tendances du législateur, manifestées par les lois de 1917 et de 1919, étudions les projets de réorganisation et essayons d'en dégager les idées principales.

Trois conceptions différentes vont venir se heurter : les uns, les socialistes, veulent instituer le régime sur de nouvelles bases, où tout le pouvoir appartiendra en fait aux cheminots et pour eux ce n'est qu'une étape vers la révolution : leurs propagandistes ne se cachaient pas pour le dire. Vis-à-vis d'eux le projet gouvernemental, en respectant les conventions passées autrefois avec les compagnies, n'en proposait pas moins des améliorations considérables et sacrifiait aux idées de l'époque en introduisant des agents dans l'organe central, le Conseil supérieur. Ce même projet, toujours sous la même influence, intéressait dans l'entreprise les agents de tout grade par l'institution d'une prime, proportionnelle au trafic et aux bénéfices.

Enfin une troisième conception, celle de M. Loucheur, veut instituer tout le régime sur la base de la loi d'avril 1917 avec une large émission d'actions de travail et la constitution d'une société unique.

Etudions séparément chacun de ces projets :

Lorsque la grève éclata en mai 1920, aucun motif professionnel ne pouvait la justifier, et elle n'avait qu'un but : la révolution. Emue de la réprobation universelle, la C. G. T. se mit à chercher un motif d'ordre professionnel. Elle créa le mot de nationalisation, mais il fallait trouver mieux ; elle y adjoignit un adjectif, et le Conseil économique de la C. G. T. décida que la « nationalisation industrielle » était le programme du parti. Que signifiait cette expression barbare ? C'est ce que les dirigeants du parti ne savaient pas eux-mêmes. M. Dumoulin aurait dit dans la séance du 20 avril 1920 à la C. G. T. : « Il est entendu que le projet de nationalisation n'est pas encore au point ». M. Jouhaux le remit aux mains de M. Blum qui lui donna une forme juridique lors de son dépôt à la Chambre.

A voir ce mot de nationalisation on se figure trouver une exploitation étatiste en accord d'ailleurs avec les doctrines socialistes d'avant-guerre. Albert Thomas écrivait en 1914 dans son rapport sur le budget des conventions, (budget de 1912, page 164) : « Le mouvement général des Etats modernes entraîne à la reprise par la collectivité de tous les services publics... il ne peut y avoir d'autre remède que la reprise par la Nation de tout l'outillage dont elle a quotidiennement besoin. » En 1913, dans son rapport sur le budget (page 28), il ajoutait : « La conviction inébranlable de votre rapporteur que *la régie directe* des chemins de fer

par l'Etat répond aux besoins de la collectivité etc...» Pourtant ni M. Jouhaux, ni M. Blum ne désirent la reprise par l'Etat de tous les réseaux. Le Conseil économique du travail a défini ainsi la nationalisation industrialisée : « Une entreprise est nationalisée lorsqu'elle n'est plus exploitée qu'en vue des besoins de la communauté et qu'elle n'a d'autre but que de procurer aux consommateurs le maximum d'utilité et d'économie. »

Pour arriver à cette exploitation idéale il faut un rachat, hypothèse que M. Jouhaux désirerait bien éluder par une expropriation pure et simple si la C. G. T. était en force. M. Blum dans l'article 2 de sa proposition de loi, fixe comme unique indemnité l'intérêt des actions et obligations.

Après ce rachat c'est à un office national que toutes nos voies sont confiées. (1) « L'Etat français, dit l'article 3, remet la gestion des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général à un organisme doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière ». Ce régime ne fera pas disparaître le salariat mais empêchera l'exploitation des travailleurs par les capitalistes, lisons-nous dans l'exposé des motifs. Cet office national est administré par un Conseil central de 48 membres : ce conseil se réunit tous les deux mois et vote le programme de toutes les mesures concernant l'ensemble du réseau national et en confie l'exécution à une délégation permanente de 12 membres.

Le principe qui domine tout le projet c'est la gestion directe par les intéressés eux-mêmes. Ainsi le conseil central et la délégation permanente seront composés par tiers des

(1) Proposition de loi de M. Blum, n° 1464 (1920).

représentants des producteurs des usagers et de la collectivité nationale.

Le premier tiers du conseil central comprendra les représentants des producteurs, c'est-à-dire de ceux qui assurent la marche des trains, techniciens, employés et ouvriers : ils seront choisis par la Fédération Nationale des Travailleurs des chemins de fer, huit chez les ouvriers et employés et huit chez les techniciens.

Le second tiers, 16 membres, mandataires des usagers, sera désigné par leurs organisations professionnelles, C. G. T., syndicats patronaux, agricoles, touring club etc...

Enfin les représentants de la collectivité nationale seront choisis par le Ministre des Travaux Publics parmi les hommes que désigne leur compétence technique et parmi les directeurs des autres services publics.

Au-dessus de ce Conseil central seront installés des comités régionaux, composés d'après les mêmes principes mais dont le rôle se borne à être des organes de contrôle et d'information. Pour donner plus de garanties au personnel et l'empêcher d'être écrasé par la coalition des membres non cheminots, les salaires seront librement discutés entre la Fédération nationale et le Conseil central, un contrat collectif de travail à durée limitée sera établi après entente. Les agents bénéficieront de primes de gestion ou d'économie pouvant les intéresser à la bonne marche de l'entreprise. Enfin le projet prévoit des réunions périodiques entre le chef de service et les sous-chefs de service, les représentants des ouvriers et employés, mais simplement à titre consultatif, la grève restant toujours le dernier argument de la classe ouvrière pour faire respecter ses droits.

Ce projet, en progrès sur la *conception de M. Jouhaux* (1), aurait constitué un vol inique par ses dispositions financières qu'il ne rentre pas dans le cadre de notre travail d'étudier. Mais avec M. Blum, nous aurions assisté en fait à l'omnipotence de la Fédération Nationale des Cheminots qui était loin à l'époque de représenter l'ensemble du personnel : 30 0/0 à peine y étaient inscrits, lisons-nous dans le rapport de M. Dutreil à la Chambre. En fait, les meneurs seuls auraient été élus et faisant corps avec les délégués des syndicats affiliés à la C. G. T. ils auraient été les maîtres des chemins de fer. On aurait pu voir l'application de l'appropriationnisme avec les chemins de fer aux cheminots, mais seulement aux cheminots affiliés à la F. N. et par conséquent la dictature d'une minorité turbulente sur une majorité raisonnable.

Mais à supposer même que le projet n'ait pas eu pour conséquence cette dictature, quel chaos en serait résulté !

En effet dans une société anonyme les administrateurs assurés d'une certaine stabilité et responsables auront à cœur de prendre l'intérêt de la société ; ici les membres du conseil central chercheront avant tout à assurer leur réélection ou à éviter la révocation, ils sont en effet, révocables *ad nutum*, aussi pour cela défendront-ils les intérêts de leurs mandants, qui ne cadreront pas toujours avec ceux du réseau ; les uns poussant aux plus bas tarifs, les autres au plus hauts salaires. Nous ne voyons pas non plus quelle responsabilité aurait eu ces membres du conseil, sinon devant leurs mandants. En effet, dans une société anonyme, les administrateurs, la plupart gros actionnaires, ont un intérêt pécuniaire à bien

(1) Avis 1499 et 1498 (1920) p. 339 et suivants.

diriger leur entreprise ; s'il gèrent mal, leurs dividendes et leur capital en souffriront du même coup, les actionnaires ne les rééliront plus et par conséquent ce sera pour eux la perte d'une situation souvent grassement retribuée. Enfin au cas de dol, de mauvaise gestion avec caractère frauduleux, de distribution de dividende fictif ils ont à en rendre compte devant les tribunaux correctionnels. Aucun de ces cas ne peut se présenter pour les membres du conseil puisqu'ils dépendent trop directement de leurs mandants pour courir le risque de leur déplaire ; enfin puisqu'il n'y a pas de distribution de dividende, seuls pourront les exposer le dol ou le délit mais alors nous rentrons dans le droit commun. Et pourtant ces membres du conseil ont des pouvoirs étendus, dictatoriaux, ils peuvent tout sans exception sauf ordonner la construction d'une ligne nouvelle (1). (Article 9)

Nous trouvons la définition de leur rôle dans l'article 3, alinéa 7 de la proposition de loi de M. Blum : « Le conseil central possède d'une manière générale tous les pouvoirs d'initiative et de décision nécessaires à l'exploitation, à la gestion ou au développement du réseau national. »

De semblables pouvoirs confiés à des hommes la plupart sans compétence, souvent désunis, rivaux, ne pouvaient qu'amener l'anarchie complète, la gabegie à tous les degrés et il faut nous féliciter que le bon sens de la Chambre ait fait écarter un projet aussi lamentable. Dans l'exposé de son projet, le conseil économique de la C. G. T. s'était appuyé l'autorité de M. Fayol. En effet nous lisons dans le projet que d'après M. Fayol la direction d'une entreprise doit assu-

(1). Projet Blum N. 1464 articles 9 et 3.

mer les fonctions suivantes : prévoir, organiser, commander, coordonner, contrôler, à chacune desquelles doit correspondre un organisme particulier. Or, nul mieux que le Conseil central, émanation de toutes les fédérations, ne peut prévoir : organiser sera le rôle de la délégation permanente ; commander celui des techniciens ; coordonner sera le résultat des réunions entre les chefs, sous-chefs, employés et ouvriers et enfin contrôler l'œuvre du Parlement.

M. Schatz répond à ces prétentions dans son livre « Entreprise gouvernementale et son administration ». Les prévisions ne peuvent être faites convenablement que par le directeur technique de l'entreprise. Il ajoute : « Une erreur des rédacteurs du projet consiste à croire qu'un agent quelconque, parce qu'il est excellent dans sa spécialité, rendra nécessairement des services importants dans les conseils placés à la tête de l'entreprise. ... Et presque toujours un excellent agent d'exécution fera un agent de direction passable sinon mauvais, s'il n'a pas été préparé longuement à ses nouvelles fonctions.

« Les qualités administratives feront fatalement défaut en totalité ou en partie aux membres élus du conseil et de la délégation ; le choix de ces délégués par leurs camarades sera dominé par de toutes autres considérations. L'élection ne confère pas la compétence ».

« Les règles qui présideront à la rémunération des agents ne sont pas celles qui sont exigées par une bonne administration. Cette question est réglée dans les contrats collectifs de travail à courte durée passés entre le Conseil central et la Fédération, donc toujours dans l'intérêt du personnel, celui-ci étant juge et partie ».

Le gouvernement s'était préoccupé de la question depuis la fin de la guerre et M. Claveille, ministre des Travaux Publics, avait dès 1918 indiqué les directives qu'il comptait suivre. Il avait même dit : « Il faut que dans l'organisation nouvelle le personnel ait la part qui convient au capital-travail, à ses services et au dévouement qu'il met dans l'exercice de ses fonctions ». Son successeur, M. Le Trocquer, poursuit ses études et aboutissait en signant avec les compagnies la convention du 17 mai 1920 qui est devenue le projet gouvernemental. Unification des réseaux, solidarité financière par l'établissement d'un fonds commun, organes supérieurs qui étendent leur compétence à tous les réseaux : Conseil supérieur et Comité de direction ; émulation en vue d'une bonne gestion par l'institution d'une prime qui intéresse les Compagnies et leur personnel et enfin part donnée aux ouvriers et employés dans le Conseil supérieur des chemins de fer et par conséquent premier essai de participation à la gestion. Nous lisons d'ailleurs dans l'exposé des motifs du projet : « Il importe pour le bon rendement de l'outil que le travailleur qui est chargé d'une fonction sociale, source de sa dignité, ait aussi le souci des exigences de la production et des devoirs qu'elle impose. Associer le personnel à l'œuvre commune, en faisant entrer dans le Conseil supérieur un certain nombre de représentants de ce personnel, l'intéresser au développement du trafic et à la bonne gestion en lui accordant les 2/3 de la prime de rendement et d'économie, telles sont les directives du projet ». (p. 862. 1920).

Ce projet, objet de nombreuses critiques, devient la loi définitive après de multiples retouches et amendements que nous étudierons plus tard. Retenons seulement qu'il avait

été élaboré d'accord avec les compagnies. Il ne comportait aucun bouleversement comme celui de M. Blum, ne consacrait pas la main-mise des syndicats sur les réseaux mais travaillait à établir une stabilité générale, à organiser dans l'ordre et la hiérarchie le système ferroviaire. Ses innovations : participation du personnel dans la gestion par l'introduction des membres ouvriers et employés dans le Conseil supérieur ; prime de bonne gestion pour les agents dans une proportion supérieure à celle de la Compagnie, sont fort intéressantes et marquent l'idée dominante du législateur de pratiquer une politique de collaboration de classes, d'abandonner selon le mot de M. Noblemaire le « patronat de droit divin » pour un patronat où les gouvernés auront leur mot à dire.

M. Loucheur commence dans son contre-projet par critiquer le projet gouvernemental, puis expose sa conception. Ce n'est pas une exploitation étatique mais par une compagnie unique, fermière de tout le réseau national. A la base, il faut soit un accord avec les compagnies, soit un rachat si cet accord est impossible. Cette nouvelle compagnie sera une société par actions au capital de 500 millions souscrit par tiers par les actionnaires des grandes compagnies dissoutes, par les grandes collectivités et enfin par le public. Mais, détail intéressant, M. Loucheur constitue sa société sur le type de la loi d'avril 1917 en créant 250.000 actions de travail, propriété collective de la coopérative de main d'œuvre qui comprendra les ouvriers et employés des deux sexes. Les bénéfices ne seront pas distribués personnellement à chaque agent mais resteront à la société coopérative. Une moitié de cette somme sera attribuée à une Caisse de retraites pour améliorer le sort du personnel et

l'autre moitié servira à acheter des actions de capital jusqu'à concurrence de 100 millions. Nous voyons donc que la coopérative aura non seulement des actions de travail mais encore de capital. Cette société fermière sera administrée par un conseil d'administration de trente membres, tous élus à raison de 8 par les grandes collectivités, 16 par les autres actionnaires et 6 par le personnel, mais ici au scrutin proportionnel parmi les différentes tendances syndicales. Les actions de travail ne recevront une part de bénéfices qu'autant que les actions de capital auront déjà obtenu une rémunération suffisante ; leur part sera de 20 0/0 du superdividende avec augmentation progressive jusqu'à 30 0/0.

Ce système ingénieux ne fut pas retenu non plus par la Chambre mais il nous paraît que son application n'aurait pas entraîné des conséquences si favorables pour le personnel à supposer même, ce qui est problématique, que l'exploitation se soit soldée par des bénéfices. En effet, supposons les 100 millions d'actions acquises, ce qui est le maximum. L'exercice permet de donner le maximum prévu qui est de « 1 0/0 au-dessus du taux de rendement moyen des rentes française » (article 8 du contre projet) et de plus un superdividende de 5 0/0 ce qui nous donne un total de 12 0/0 si nous estimons le taux moyen des rentes à 6 0/0, c'est-à-dire 12 millions pour les actions de capital.

Prenons maintenant les actions de travail. Quelle sera leur rémunération ? Nous avons supposé que le superdividende des actions de capital était 5 0/0 ; nous savons d'autre part qu'il y a 500 millions d'actions, soit 25 millions de superdividende, or le contre projet prévoit que dans ce cas

40 0/0 du superbénéfice sera attribué aux actions de capital, 30 0/0 aux actions de travail et le reste à l'Etat, ce qui nous donne pour la coopérative de main-d'œuvre 18.750.000 fr. En y ajoutant la somme de 12 millions des actions de capital lui appartenant, nous atteignons le chiffre de 30.750.000 fr., somme qui distribuée aux 500.000 agents des chemins de fer, donnerait une moyenne de 61 fr. 50, soit une prime de bien peu d'importance et cela dans l'année la plus prospère, que nous aurions pu être longtemps à attendre. Ce projet, séduisant au premier abord, n'aurait pas donné des satisfactions importantes et on comprend que, dans ces conditions, la classe ouvrière ne se soit pas enthousiasmée pour une participation aux bénéfices aussi illusoires.

Quant à la participation du personnel au Conseil d'administration, nous nous réservons d'en parler et de la discuter lors de l'étude de la loi, telle qu'elle est sortie du travail parlementaire.

Un quatrième type de projet fut déposé par M. Charlot et plusieurs de ses collègues appartenant tant au parti socialiste qu'à celui des chrétiens sociaux. Il préconise l'idée de l'Etat actionnaire en compensation des avances faites aux Compagnies et une part de ces actions serait distribuée au personnel avec toutes les conséquences que cette propriété comporte : entrée aux assemblées générales et au conseil d'administration. Il appuie sa démonstration en citant l'exemple de la société Paris-Rhône, mais il oublie qu'il y avait là table rase et que dans ces conditions il était facile de construire, alors que dans la vieille industrie des chemins de fer il est difficile de modifier l'état de choses existant sans risquer de tomber dans l'anarchie.

Seul de ces quatre projets, celui du gouvernement qui avait déjà une base solide va être retenu par les différentes commissions et sera le canevas sur lequel vont travailler pendant un an, sénateurs et députés. Ce ne veut pas dire que toutes les idées présentées dans les autres ne donnèrent pas lieu à des échanges de vue intéressants et n'inspirèrent pas les articles de la nouvelle loi.

En particulier le principe des actions de travail, de la participation ouvrière aux discussions du conseil d'administration, donna lieu à des débats nombreux et passionnés.

CHAPITRE VI

LE CONSEIL SUPÉRIEUR DES CHEMINS DE FER

SON ROLE

LES REPRÉSENTANTS DES OUVRIERS

LEUR ÉLECTION

LA PRIME { LA COOPÉRATIVE
LA CAISSE AUTONOME

Nous avons vu comment, avant la guerre, la collaboration du personnel était assurée sur le réseau Etat par l'institution des délégués et même par la participation de quatre agents au Conseil de réseau, organe supérieur qui tenait lieu de Conseil d'administration. Le même régime représentatif qui s'était, peut-être, fait trop attendre dans les Compagnies, fut généralisé par le statut de 1920 et semble donner de bons résultats.

Mais déjà on envisageait, avant la guerre, la représentation des agents dans certains Conseils. Le décret du 17 décembre 1906 nomme au Comité de l'exploitation technique des Chemins de fer trois anciens agents ; en 1909 leur nombre est porté à six, en même temps qu'un ouvrier ajusteur est nommé membre du Comité consultatif des Chemins de fer. En 1911, 12 agents sont nommés au Comité de l'exploitation technique, et en 1914, M. Sembat, Ministre des Travaux Publics, porte leur nombre à 17, en même

temps qu'il élève celui des Membres du Comité consultatif à 6. Au lendemain de la guerre, un décret du 15 octobre 1919 crée deux organismes nouveaux : le « Comité provisoire d'exploitation » et le Comité technique provisoire du matériel et de la traction, et des grands réseaux », et fait entrer dans chacun de ces Comités 3 représentants du personnel. Cette organisation a duré jusqu'au 31 décembre 1921.

C'est cette même politique qui va être soutenue pendant la discussion et dans les rapports à la Chambre sur le nouveau régime des Chemins de fer. Le principe socialiste une fois écarté, sans difficulté d'ailleurs, l'effort des sociaux à quelque école qu'ils appartiennent, va être d'obtenir pour les agents une large collaboration, une association non seulement morale mais encore pécuniaire, une part et dans les bénéfices et dans la gestion, et cela par plusieurs modalités différentes : actions de travail, participation au Conseil d'administration, acquisition facilitée d'actions de capital, etc...

Toujours est-il qu'après un an d'effort, de discussions, d'amendements, de modifications par le Sénat, la loi définitive fut promulguée le 29 octobre 1921. Elle approuvait la convention passée avec les réseaux le 28 juillet 1921 et consacrait le système définitif. Grosse innovation : solidarité financière par l'établissement d'un fonds commun, alimenté par les recettes de tous les réseaux, et en cas de besoin par l'Etat (1 ; unité de direction assurée par la création de deux

(1). L'article 13 de la Convention définit ainsi le rôle et le fonctionnement du fonds commun :

« Il est institué un fonds commun destiné à réaliser la solidité financière des grands réseaux, à pourvoir à l'équilibre de leurs recettes,

organes : le Conseil supérieur des Chemins de fer et le Comité de direction, et enfin établissement d'une prime de bonne gestion intéressant et le personnel et les Compagnies.

Mais ce qui est intéressant à noter pour nous, ce sont les dispositions à caractère social : l'introduction de représentants des agents au Conseil supérieur, l'établissement d'un tribunal arbitral, et enfin la prime avec les institutions qui en sont la conséquence ; société coopérative et caisse autonome.

D'aucuns trouveront que ce n'est pas assez, et auraient voulu l'entrée des agents aux Conseils d'administration des différentes Compagnies et au Comité de direction. Ils auraient désiré une plus large application des institutions représentatives. A l'exemple des essais déjà lointains de Conseil d'usine du Val-des-Bois, des charbonnages belges de Bascoup et Mariémont, leur idéal était l'établissement non plus seulement d'organe de conciliation, mais surtout d'association à la gestion des entreprises (1). Mais comme dans les législations étrangères, sauf celle de la Russie bolcheviste qui, par son organisation des Conseils, a créé une « ville de

dépenses et charges, et à leur faire, le cas échéant, en cours d'exercice, les avances nécessaires au fonctionnement de leur trésorerie.

« Ce fonds commun fera l'objet d'un compte spécial ouvert dans les écritures du Trésor. Il sera alimenté par les excédents des recettes des réseaux.

« Si cet excédent est insuffisant, les tarifs seront majorés. Mais le principe de l'augmentation automatique des tarifs n'a pas prévalu, aussi en cas de besoin des avances seront faites par le Trésor. Toutefois, sur la demande du Ministre des Travaux Publics, les réseaux émettront des obligations pour couvrir tout ou partie des avances à faire au fonds commun, l'Etat assurant l'intérêt, l'amortissement jusqu'au remboursement final.

(1). Autriche, loi du 25 juillet 1919. Allemagne, loi sur les Conseils d'usine, etc.

tombeaux », ils maintenaient dans leur organisation sociale l'autorité du chef, les délégués se bornait à donner des avis.

L'état d'esprit du législateur pendant cette discussion est bien défini par un passage du rapport de M. Henri Lorin : « L'urgence de cette réforme conseille de ne pas reculer devant des initiatives hardies, mais aussi de ne point engager des expériences hasardeuses qui tourneraient à l'aventure. Préférons l'évolution à la révolution. »

C'est cette tendance qui fit repousser successivement les actions de travail, la participation ouvrière dans les conseils d'administration et le comité de direction et maintenir seulement quelques représentants des agents au Conseil supérieur des chemins de fer.

Dans l'examen des projets nous avons vu que deux d'entre eux, celui de M. Loucheur et celui de M. Charlot, préconisaient l'établissement d'actions de travail dans le cadre de la loi de 1917. En dehors des considérations d'ordre purement financier, qui dépassent le cadre de cette étude, l'institution d'un régime sur de telles bases soulevait toute une série d'objections particulièrement sérieuses. N'oublions pas d'abord que le régime des compagnies avait fait le sujet de conventions passées contradictoirement entre elles et l'Etat et que seules des conventions de même type pouvaient le modifier : il aurait donc fallu obtenir l'assentiment des réseaux et des actionnaires ; or il est certain que jamais ils n'auraient consenti à une organisation les dépouillant pécuniairement et leur enlevant une partie importante de leur autorité. Il aurait fallu modifier les statuts, ce qui, à moins de pression irrésistible de la part du gouvernement, aurait été d'une réalisation im-

possible. C'est d'ailleurs ce que les compagnies ont fait remarquer aux commissions de la Chambre dans les lettres et renseignements qu'elles leur adressèrent.

La Commission des Travaux Publics soutint la même idée dans sa lettre du 31 juillet 1920 au ministre des Travaux Publics : « Nous ne pouvons pas traiter les chemins de fer comme quelque chose de tout nouveau en France, ici nous avons à transiger parce qu'il y a des situations acquises... »

Si l'action de travail peut être une formule intéressante dans les sociétés neuves elle aboutirait ici à faire remanier les statuts des compagnies, ce qui perdrait beaucoup de temps, et de plus augmenterait le capital, dont les prélèvements sont toujours couverts par le fonds commun et par les usagers. Il est indispensable que dans ces conditions on ne se lance pas immédiatement dans une expérience qui n'a pas pour elle le bénéfice de nombreuses années. »

M. Le Trocquer, ministre des Travaux Publics, déclare à la tribune de la Chambre qu'il ne veut pas faire à propos des chemins de fer un essai de la loi du 26 avril 1917 dont le rapporteur lui-même, M. Deloncle, déclare que l'expérience seule en montrera la valeur.

Le rapporteur de la commission du travail, M. Chabrun, favorable à cette idée d'action du travail, en défendit le principe avec l'ardeur d'une conviction profonde dans l'effet salutaire de cette réforme : « Quand donc, dans l'intérêt du rapprochement social, aurons-nous le sens de considérer le salaire comme correspondant à un intérêt de capital physique engagé ? » « Le prolétariat d'hier devient l'associé collaborant d'aujourd'hui ». Mais il veut que cette action de Travail entraîne une véritable responsabilité de la part des agents

envoyés au conseil d'administration. « Je veux qu'elle soit organisée de façon à représenter quelque chose, qu'elle représente un intérêt réel et que les délégués s'intéressent à l'affaire, se sentent responsables, se considèrent comme administrateurs au même titre que les autres ». C'était, en effet, le gros grief contre les actions de travail que cette participation des représentants de la coopérative de main d'œuvre aux discussions du conseil d'administration et c'est pour répondre à la plus grosse objection que M. Chabrun voulait que les membres employés aient une véritable responsabilité : mais quelle responsabilité ? J'avoue que je la trouve bien illusoire : en effet, les ouvriers et employés sont toujours assurés d'avoir leur salaire ou, comme dit M. Chabrun, l'intérêt du capital physique engagé ; à ce point de vue ils sont comme les obligataires toujours certains de l'intérêt de leur capital argent ; mais en ce qui concerne les actions de travail, chacun aura une part si mince, il ne pourra pas d'ailleurs la perdre puisqu'elle est représentée par sa force de travail, que l'intérêt qu'il prendra dans l'entreprise sera minime. Ils auront plus tendance à consentir des augmentations de salaire que de dividendes qui accroîtraient autant la part des actions de capital que la leur.

On aurait pu craindre d'autre part que ces délégués de la coopérative de main d'œuvre, nommés par les affiliés, ne soient que des révolutionnaires qui, pour conserver la confiance de leurs mandants, auraient proposé les mesures les plus démagogiques et les plus contraires à l'intérêt bien entendu. C'est d'ailleurs ce que l'expérience des délégués nous prouve actuellement : certains d'entre eux se croiraient déshonorés

s'ils n'avaient pas à chacune de leurs entrevues avec leurs chefs quelque réclamation à suggérer.

A supposer même que ces représentants des agents au conseil d'administration soient animés d'un excellent esprit de collaboration, il n'en résulte pas moins que leur qualité de mandataires les oblige à rendre compte à leurs mandants de la marche générale de l'entreprise et à prendre leur avis, en sorte que ce ne sera pas tel ou tel agent qui serait membre du conseil d'administration mais la coopérative elle-même, et par conséquent l'ensemble du personnel serait au courant des mesures prises par les administrateurs, ce qui nuirait étrangement à la marche des affaires.

Ces délégués de la coopérative de main d'œuvre, de quelque manière que se soit pratiquée l'élection, seraient des élus des syndicats rivaux ; l'exemple récent des élections au Conseil supérieur des chemins de fer est là pour nous inciter à le croire et par conséquent quelle garantie de compétence auraient-ils pu nous donner ? Un excellent spécialiste, aiguilleur, mécanicien, agent des trains etc. fera souvent un détestable administrateur.

La Chambre ayant repoussé le principe des actions de travail, leurs partisans ne se tinrent pas pour battus : ils firent insérer un article dans la loi prévoyant que le nouveau régime des chemins de fer de l'Etat serait établi sur cette base. Cette disposition ayant encore été écartée, une satisfaction morale leur fut laissée par le paragraphe 2 de l'article 3 de la loi du 29 octobre 1921 ainsi conçu : « Toutefois, pour les compagnies de chemins de fer d'intérêt général qui modifierait leur statut financier actuel et établiraient des actions de travail dans le cadre de la loi du 26 avril 1917, la

société coopérative du personnel prévue par cette dernière loi serait substituée à la société coopérative du réseau etc... » C'est une hypothèse purement gratuite qui ne se réalisera certainement pas, du moins dans l'état d'esprit actuel.

La Commission interparlementaire, chargée d'étudier la réorganisation du chemin de fer de l'Etat, son affermage, etc., avait d'abord été saisie du rapport de M. Dutreil établissant à côté des 420.000 actions de 500 francs de la société nouvelle des actions de travail, mais l'engouement fut de courte durée et le rapport de la commission Colson au Conseil supérieur du commencement de juin 1922 les avait complètement éliminées.

Nous voyons donc que sur ce premier point : association des agents de tout grade par la création d'actions de travail, la Chambre avait refusé de s'engager dans la voie des expériences qui, pour une entreprise comme celle des chemins de fer, auraient pu donner les résultats les plus néfastes.

Le projet du gouvernement, tout en maintenant les conseils d'administration des compagnies, avait établi des organes nouveaux, supérieurs à ces conseils et assurant la liaison et la coordination entre tous les réseaux : le Comité de direction et le Conseil supérieur des chemins de fer. La tendance des partisans de l'action de travail, leur idée une fois repoussée, sera d'ouvrir la porte de ce Comité, de ce Conseil aux employés et même d'essayer de forcer l'entrée du Conseil d'administration des compagnies.

On comprend difficilement la participation des agents aux délibérations du conseil d'administration, surtout une fois les actions de travail écartées. En effet, ou bien leur rôle sera de pure façade pour donner une satisfaction platonique à la

masse ouvrière, toutes les décisions importantes étant prises entre les autres membres dans une autre réunion à leur insu ; ou bien leur participation sera réelle, leurs voies délibératives et leur contrôle réel. Mais alors qu'elle sera la part de responsabilité, quelle sera la compétence de ces administrateurs ; n'aura-t-on pas lieu de craindre des motifs de discorde de cette nouvelle institution beaucoup plus qu'un apaisement social ? Pour qu'il y ait véritablement des bons administrateurs il faut que leur gestion ait un intérêt pécuniaire, que les chefs puissent prendre leurs décisions en toute indépendance sans avoir à redouter les critiques ouvrières. Pourtant M. Chabrun, rapporteur de la commission du travail, et avec lui plusieurs de ses collègues, regrettaient que l'expérience ne fût pas tentée : ils y voyaient un grand progrès social. Pour nous cette participation est impossible du moment qu'on n'admet pas les actions de travail.

Le projet du gouvernement, dans son souci de coordination, établissait un organisme de liaison entre les réseaux, supérieur à tous les conseils d'administration particuliers : c'est le Comité de direction.

Organe de commandement, conseil d'administration syndical, il délibère sur toutes les questions intéressant l'ensemble des chemins de fer et seuls les détails de second ordre restent de la compétence des réseaux. Comme ce comité est l'organe de décision, d'exécution, « le commandement unique », il est logique qu'il comprenne les représentants des grands réseaux, aussi la convention leur accorde-t-elle trois représentants chacun : deux délégués du conseil d'administration et le directeur de la Compagnie. Ici encore, des

députés, suivant d'ailleurs les suggestions d'organes syndicaux auraient voulu obtenir l'entrée de membres ouvriers. Deux, demandaient les uns, un par réseau, proposaient d'autres, c'était l'esprit de l'amendement de M. Lobet déposé dans la séance du 4 septembre 1920. « Il sera adjoint au Comité de direction un délégué du personnel par réseau, désigné par voie d'élection. Ces six délégués n'auront que voix consultative et ne siégeront pas au Conseil supérieur ». Il fut rejeté par la Chambre toujours pour le même motif : difficulté d'admettre des agents dans un organe uniquement de commandement et impossibilité du moment qu'on n'admettait pas la participation ouvrière dans les conseils d'administration particuliers de chaque réseau.

D'ailleurs ce Comité de direction « organe essentiellement technique » selon le mot de M. Maunoury, ne pouvait recevoir dans son sein que les hommes familiarisés de longue date avec la direction des chemins de fer. En effet, si nous lisons l'art. 7 de la convention, nous voyons qu'il délibère sur toutes les questions intéressant l'ensemble des réseaux et notamment sur les mesures propres à assurer la coordination technique sur les tarifs, etc... ensemble de choses sur lesquelles il est difficile qu'un agent d'ordre subalterne ait une opinion bien arrêtée.

Nous voyons donc que la Chambre a refusé d'admettre la participation ouvrière au conseil d'administration de chaque compagnie puis au Comité de direction. La nouvelle convention met sur pied un organisme nouveau, modification profonde de l'ancien comité consultatif : le Conseil supérieur des chemins de fer. Etabli au ministère des Travaux Publics le rôle de ce conseil est des plus importants, sa compétence

très étendue. Ses attributions définies par l'article 4 de la Convention sont considérables. Elles comprennent toutes les questions essentielles intéressant les chemins de fer : constitution des réseaux, programme d'acquisition de matériel et de travaux à exécuter ; règlements d'exploitation, de signalisation ; revision des tarifs et modification du régime financier. En un mot toutes les questions d'ordre technique, administratif et financier sont de son ressort. C'est une sorte de conseil d'administration supérieur que cet organe chargé d'établir le consortium des grands réseaux : c'était déjà l'idée du gouvernement quand, faisant étudier la suggestion proposée au printemps 1918 par M. Bedouce, député socialiste, il envoyait cette note à la commission Tissier, chargée d'établir un projet : « Il s'agit de créer pour l'ensemble du réseau national, avec le concours et sous le contrôle actif d'une direction des chemins de fer puissamment organisée un Conseil supérieur d'administration comprenant des représentants de l'Etat, des réseaux et du personnel, gérant les intérêts communs de ces réseaux. »

Cette formule indécise ne nous explique pas moins l'idée première, qui présida à la naissance de ce conseil. Nous retrouvons dans la constitution définitive la participation des trois éléments : Etat, réseaux, personnel, indiqués dans la note ministérielle avec quelque chose de plus : l'introduction de représentants des intérêts généraux de la Nation. En effet, l'article 3 de la convention nous dit que ce conseil est composé des dix-huit membres du Comité de direction, ce qui est la représentation des réseaux, de trente membres représentant les intérêts généraux et de douze délégués du personnel. Nous pouvons voir qu'en pratique

une grosse majorité des délégués est dans la main de l'Etat. En effet, actuellement les représentants du réseau Etat sont des fonctionnaires et les trente représentants des intérêts généraux ainsi que le président du conseil sont nommés sur la proposition du ministre des Travaux Publics, ce qui nous donne trente-quatre membres nommés par le gouvernement, contre douze ouvriers et quinze capitalistes. En théorie, cette majorité de délégués pourrait amener une opposition latente au sein du conseil, en pratique les personnalités choisies par le ministre, ne sont, ni ne seront les instruments dociles de ses vues. Nous ne pouvons nous empêcher de trouver une ressemblance, un air de famille, entre ce conseil et celui imaginé par la C. G. T. ; les socialistes en effet, avaient eux aussi désiré voir introduire dans la direction des chemins de fer des représentants des intérêts généraux de la nation, mais ceux-ci auraient été élus par les différents syndicats, qui dans leur conception, auraient été l'armature de la France nouvelle. Ce procédé de l'élection n'est-il pas supérieur à celui de la nomination par le ministre ? Des délégués élus par les Chambres de commerce, d'agriculture, le jour problématique où on les verra apparaître, n'auraient-ils pas une plus grande indépendance que des personnalités nommées directement par le ministre ? Les desiderata du ministre seront exprimés par le directeur des chemins de fer au ministère des Travaux Publics, qui remplira les fonctions de commissaire du gouvernement. La première rédaction du projet ne donnait que six représentants au personnel, un par réseau : c'était faible et ces délégués placés si haut et isolés, auraient pu se sentir bien dépaysés et impuissants en face des nombreux membres du conseil supérieur.

C'est ce que comprirent beaucoup de députés. M. Maurice Dutreil traduisit leur pensée à la Chambre : « Nous tenons énergiquement à ce que les représentants des agents du réseau ne se trouvent pas isolés, à ce qu'ils se sentent les coudes. Nous avons jugé qu'un des meilleurs moyens est d'augmenter leur nombre... »

Mais en même temps l'attention de la Chambre était attirée sur la classe moyenne des cheminots, sur ces agents qui sont l'élite du personnel des chemins de fer et qui silencieusement, consciencieusement, accomplissent leur tâche journalière. Leur patriotisme, leur dévouement avait été mis à l'épreuve et trop longtemps on les avait brimés, tenus à l'écart de bien des améliorations, réservant les faveurs à leurs seuls subalternes, parce que turbulents et affiliés au syndicalisme rouge ; la représentation du personnel au Conseil supérieur allait-elle aussi les négliger ? C'est ce que ne pensa pas le Parlement : du jour où le nombre des cheminots au conseil, fut porté de six à douze, il fut décidé qu'ils comprendraient six représentants des classes moyennes et six du petit personnel (article 6 de la loi). La démarcation est à l'échelle 7 du statut, peut-être un peu arbitraire ?

La convention portait que les représentants du personnel seraient nommés par le ministre. Cet article souleva de vives critiques. Quelle confiance les agents auraient-ils accordée à ceux des leurs ainsi investis de la confiance gouvernementale, les auraient-ils considérés comme de véritables représentants des cheminots ? Il est permis d'en douter. D'autre part, ces employés, ainsi choisis par le ministre des Travaux Publics, se seraient trouvés dans une position fautive pour critiquer une proposition émanant du pouvoir ou pour établir les

desiderata de leur corporation. Aussi la loi du 29 octobre 1921 décida-t-elle que les représentants du personnel seraient élus (article 6); déjà le ministre des Travaux Publics au cours de la discussion à la Chambre des Députés avait promis de nommer membres du Conseil supérieur les agents désignés par leurs pairs, sans qu'il soit nécessaire pour cela de modifier la convention.

Mais une fois ce principe de la nomination par les pairs admis, quelle sera la modalité de l'élection ? Les uns proposaient de donner aux syndicats un nombre de représentants proportionnel à leurs cotisants : ils partaient de ce principe que le personnel syndiqué étant le seul vraiment intéressant, le seul qui s'occupe un peu de l'organisation de la profession et que d'autre part, quel que soit le mode de désignation adopté, les délégués seraient toujours des représentants des différentes tendances syndicales, les isolés ne pouvant se grouper pour unir leurs desiderata et leurs sympathies allant toujours à l'une ou l'autre tendance.

Ce principe, écarté pour ne pas obliger tout le personnel à se syndiquer, par crainte aussi de donner une puissance trop grande aux extrémistes, n'avait rencontré que peu de faveur à la Chambre.

N'ayant pas admis la représentation syndicale qui aurait organisé la profession sans lutte électorale, la Chambre devait se borner à indiquer ses desiderata en laissant au ministre le soin de décider le mode définitif de nomination des représentants du personnel.

M. Reille-Soult avait déposé un amendement par lequel il organisait un immense collège électoral de 500.000 membres où les représentants auraient été élus au suffrage universel

avec représentation proportionnelle intégrale. L'énormité du collège, l'ampleur que prendrait la question, la propagande précédant l'élection firent craindre une agitation stérile et désorganisatrice. Aussi le point de vue des compagnies : choix par le ministre parmi les délégués auprès du directeur de chaque réseau, fut-il sur le point de prédominer. Mais ici encore, la crainte de voir ces agents, choisis pour un rôle auquel la confiance de leurs mandants ne les avait pas destinés, hésiter à remplir leur fonction avec liberté et indépendance, fit écarter ce principe. Le point de vue de la Chambre fut traduit par une observation de M. Nectoux : « Le personnel des chemins de fer est groupé en 18 échelons. Les 2/3 du personnel ne dépassent pas le sixième échelon. Si vous faites procéder à une élection par l'ensemble du personnel les délégués seront des hommes du ballast, vous n'aurez même pas un chef de district élu. La masse ouvrière votera pour celui qui criera le plus fort dans les réunions. J'estime qu'il n'y a qu'un moyen, c'est de procéder à l'élection du personnel par catégories et non par la totalité des cheminots. »

M. Maurice Dutreil, rapporteur de la Commission des Finances, expose au nom de sa commission le principe d'une élection au second degré ; les délégués nommés par chaque réseau dans chaque série nommeront à leur tour les représentants définitifs au Conseil supérieur.

C'est un peu cette idée que le Ministre des Travaux Publics a suivi dans le décret du 11 février 1922, dans l'annexe duquel il réglemente étroitement le mode d'élection des représentants pour les deux catégories : personnel moyen et inférieur. Ce sont des élections au second degré au scrutin de liste avec représentation proportionnelle.

Les agents sont divisés en deux catégories A à F et H à M, chacune de ces catégories ayant droit à six représentants titulaires et à six suppléants au Conseil supérieur. Au premier degré sont électeurs tous les agents et ouvriers commissionnés avant le 1^{er} du mois où a lieu l'élection ; ces électeurs sont répartis dans chaque réseau en douze collèges électoraux appelés à élire six délégués au premier degré parmi les employés et ouvriers comptant au moins cinq ans de commissionnement, les agents des chemins de fer de ceinture étant rattachés par voie de tirage au sort à l'un des grands réseaux (Midi excepté). Dans chaque collège électoral les listes sont constituées par un groupement de six candidats, présentés par vingt-cinq électeurs de la même catégorie qu'eux. Ces listes sont envoyées au Ministre des Travaux Publics dans un certain délai et en se soumettant à quelques formalités. Chaque électeur dispose de six voix qu'il peut répartir à son gré entre les candidats des différentes listes, tout en ne pouvant voter plusieurs fois pour le même.

Les mandats sont attribués avec représentation proportionnelle : « On divise le nombre des suffrages exprimés, déduction faite des bulletins blancs ou nuls et des suffrages nuls, par le nombre des mandats à répartir. Chaque liste reçoit autant de mandats qu'elle contient de fois le quotient ainsi obtenu. Les mandats qui n'ont pas été attribués par le jeu du quotient sont attribués dans l'ordre d'importance des suffrages restant non utilisés ». (art. 8 annexe au décret 11 février 1922). Soit un collège électoral ou trois listes en présence ont obtenu : la liste A 35.000 voix, la liste B 25.000 et la liste C 15.000, ce qui nous donne 75.000

suffrages exprimés. Le quotient électoral nous sera donné
par 75.000

$$\frac{\quad}{6} = 12.500$$

Par le jeu de quotient la liste A obtiendra deux sièges

la liste B — — —

la liste C — un siège.

Il reste un sixième mandat à pourvoir, il sera attribué à la
liste A qui a le plus fort reste : 10.000.

Tous ces délégués, une fois élus, sont réunis à Paris au
ministère des Travaux Publics pour établir la représentation
définitive du personnel. Avant de procéder à l'élection des
membres du Conseil supérieur, les électeurs au second degré
doivent voter pour savoir quel sera le réseau qui aura un
agent de la catégorie A puis B. C. D. E. et F. : de même pour
les délégués des échelles supérieures. Ce premier travail
effectué, les listes sont établies comprenant deux noms par
réseau de la catégorie indiquée. L'élection a lieu au scrutin
de liste avec représentation proportionnelle : « On divise par
6 le nombre total des suffrages exprimés, déduction faite des
bulletins blancs ou nuls. Chaque liste reçoit autant de mandats
de représentants titulaires qu'elle contient de fois le quotient
ainsi obtenu. Les mandats qui n'ont pas été attribués sont
répartis suivant l'ordre d'importance des suffrages restants
non utilisés. Chaque liste reçoit, en outre, un nombre de
mandats de suppléant égal au nombre des mandats de titulaire
qui lui ont été attribués ». Ces représentants suppléants sont
pris dans la même catégorie et sur le même réseau que les
titulaires sans tenir compte du nombre de voix qu'ils ont
obtenu.

Le décret prévoyait que provisoirement en cas de réunion urgente du Conseil supérieur les représentants du personnel seraient élus pour les échelles de 1 à 14 par les délégués auprès des Directeurs des réseaux et pour les échelles 15 à 18 par les délégués, mais ceux des catégories A à F refusèrent de voter et par dix-huit fois remirent des bulletins blancs, prétextant qu'ils n'avaient pas mandats pour désigner les membres du conseil supérieur. Les premières séances de cet organisme eurent donc lieu sans représentation du petit personnel ; c'était mal commencer la politique de collaboration et le geste des délégués fut jugé sévèrement.

Enfin un arrêté du ministre des Travaux Publics convoqua les électeurs du premier degré pour le 20 avril 1922 à l'effet d'élire dans chaque catégorie les délégués appelés à nommer les représentants au Conseil supérieur. Aussitôt les différents syndicats de s'agiter sauf les communistes qui, fidèles à leurs principes, refusent toute politique de collaboration. La Fédération nationale, affiliée à la C. G. T., les syndicats professionnels de la rue Cadet, l'Union de défense professionnelle et l'Association fraternelle qui fit souvent cartel avec l'Union présentèrent chacun une liste sérieuse. D'autres groupements, les Anciens Combattants et les Indépendants essayèrent aussi de présenter des candidats mais sans grand espoir et enfin pour les échelles supérieures, la Fédération des cadres.

Dans la catégorie A (personnel roulant de l'exploitation) la Fédération nationale obtint 5 sièges sur chacun des réseaux Orléans, Etat, Est, Midi ; 4 sur le P. L. M. ; 0 sur le Nord ; les syndicats professionnels un siège sur chacun des réseaux de l'Est, Midi, P. L. M., Orléans ; 2 sur le Nord ; 0 sur

l'Etat ; la Fraternelle 4 sièges sur le Nord ; l'Union de défense professionnelle et les Anciens Combattants chacun un siège.

Dans le personnel fixe de l'exploitation, sur 36 sièges la Fédération en obtient 18 ; les syndicats professionnels 6 ; l'Union 5 ; la Fraternelle 1 ; les Anciens Combattants 2 ; les Indépendants et le Syndicat des cadres 4.

Dans la catégorie C (mécaniciens et chauffeurs) la Fédération nationale en a 18 ; la Fédération des mécaniciens et chauffeurs 13 ; le Syndicat professionnel 2 ; et la Fraternelle 1.

Dans la Catégorie D (ateliers) la Fédération nationale 20 ; les syndicats professionnels 7 ; la Fraternelle 2 ; l'Union 3 ; les Anciens Combattants 2 ; les Indépendants et le syndicat des cadres 2.

Dans la catégorie E (voies et bâtiments) la Fédération 22 ; les syndicats professionnels 4 ; la Fraternelle 3 ; l'Union 2 ; les Indépendants et le Syndicat des cadres 2 ; les Anciens Combattants 1.

Dans la catégories F (services centraux) la Fédération 10 ; les syndicats professionnels 7 ; l'Union 3 ; les Indépendants et le Syndicat des cadres 8 ; la Fraternelle 1 ; les Anciens Combattants 3 ; et les syndicats divers 4.

Dans les six catégories (H à M) des échelles supérieures le Syndicat des cadres obtint 173 mandats, la Fédération nationale 2 ; les Anciens Combattants 1 ; les syndicats professionnels 7 ; les syndicats divers 7 ; les Indépendants 8.

Nous voyons que les élections au premier degré avaient donné une majorité dans les classes inférieures à la Fédération des Cadres. Pour les échelles inférieures, trois listes restèrent en présence, celle de la Fédération nationale, celle des syndicats professionnels de la rue Cadet et enfin celle

établie d'un commun accord entre l'Union nationale, la Fraternelle et les Indépendants, anciens combattants etc...

La représentation définitive pour les échelles inférieures donnait 5 sièges à la Fédération, un au Syndicat de la rue Cadet et un au cartel Union Fraternelle tandis que la Fédération des cadres enlevait les six sièges réservés à la classe moyenne des cheminots.

Il semble que les choix ont été heureux : dans les premières réunions du Conseil les représentants du personnel ont eu une attitude digne et ont montré leur désir de collaborer efficacement à l'étude des questions de la compétence du Conseil supérieur.

D'aucuns ont critiqué la division en deux catégories des cheminots et protestent contre les six sièges donnés aux classes moyennes ; c'est, d'après eux, augmenter l'inimitié entre inférieurs et supérieurs et conduire à la lutte des classes au lieu d'être une atténuation à cet état de choses. Ils trouvent aussi que la représentation est trop minime pour les échelles inférieures, qui, quoique beaucoup plus nombreuses que les catégories H à M ont cependant le même nombre de délégués.

A notre point de vue il est heureux que ces classes moyennes aient des représentants distincts, sans cela, comme le faisait remarquer M. Nectoux nous n'aurions eu que des hommes d'équipe élus et c'est pour la première fois une satisfaction donnée aux agents dont la valeur professionnelle, le sentiment du devoir et le patriotisme ont fait et font encore la force des chemins de fer. Il est évidemment facile de critiquer la ligne de démarcation : les uns auraient voulu comprendre dans la seconde catégorie tous les agents de commandement à quelque

échelle qu'ils appartiennent, ne dirigeraient-ils que deux ou trois manœuvres, d'autres auraient préféré n'y comprendre que des agents vraiment supérieurs, ingénieurs, inspecteurs etc..., prétextant que les autres avaient tous des intérêts communs. Il nous semble que la démarcation actuelle a su bien tenir compte de la réalité ; trop abaisser la limite de la classe moyenne aurait été la noyer sous un flot d'éléments n'ayant ni sa valeur professionnelle, ni sa conception de la vie ; trop la hausser aurait eu comme conséquence la prolétarisation d'éléments à tendance bourgeoise, leur isolement au milieu de la masse où leur esprit d'ordre aurait eu plus tendance à disparaître qu'à influencer les autres.

Organe consultatif, à compétence très étendue, ce Conseil supérieur des chemins de fer renferme des représentants du syndicalisme, en tant qu'élus par le personnel, car l'expérience des dernières élections a montré que les sympathies des agents s'étaient uniquement portées sur les listes patronées par les différents groupements syndicaux ; alors nous pouvons nous demander s'il n'aurait pas mieux valu établir une représentation syndicale qui, elle, aurait organisé la profession ? C'est le desiratum de plusieurs associations d'agents à l'heure actuelle ; avec un syndicalisme raisonnable, abandonnant les vieilles idées de lutte des classes pour ne plus s'occuper que d'intérêts corporatifs, la solution serait la meilleure ; mais peut-être l'évolution syndicale n'est-elle pas assez prononcée à l'heure actuelle et peut-être aussi l'idée syndicale est-elle elle-même un peu en décadence dans les milieux ouvriers depuis les événements de mai 1920.

Quoi qu'il en soit, l'introduction de ces douze représentants du personnel au Conseil supérieur marque un progrès social

important. A tout moment les organisations syndicales par la bouche de leurs mandants peuvent faire connaître leur opinion sur toutes les questions et se rendre compte des efforts qui sont tentés pour améliorer le sort du personnel et pratiquer avec lui une politique de collaboration. A la fréquentation habituelle des directeurs des réseaux, des personnalités éminentes représentant les intérêts généraux de la nation, il est à souhaiter que les délégués cheminots comprennent l'importance de leur rôle et combien cette première participation ouvrière marque une étape vers le contrôle dans la gestion des entreprises ; le patronat constitutionnel substitué au patronat « de droit divin », selon le mot de M. Noblemaire.

Dans le nouveau régime des Chemins de fer le personnel peut toujours faire entendre sa voix en temps normal par ses délégués au Conseil supérieur ; mais il y a aussi les périodes de crise, de conflit, de grève ou de menace de grève à redouter. Alors dans ces cas le Conseil supérieur va désigner un tribunal arbitral : les représentants des réseaux désigneraient deux arbitres, ceux du personnel deux aussi, choisis parmi les catégories intéressées, et enfin les autres membres du Conseil, délibérant sans les réseaux et sans le personnel, nommeraient le président de ce tribunal. Ainsi toute crise grave devrait être écartée, et en temps de paix comme en temps de guerre le personnel pourra faire entendre sa voix. Ce choix par les représentants des agents a été critiqué ; on a dit : ils perdront leur autorité s'ils n'arrivent pas à la conciliation, ou, s'ils se montrent trop timides en face du patronat, on les accusera de pactiser avec les dirigeants des Compagnies, de tromper leurs mandants, de s'être laissés corrompre au contact des capitalistes, etc... Ces reproches

venant surtout des organisations syndicales, ne nous semblent pas fondés : en effet ces délégués, au courant par leurs fonctions de toutes les questions intéressant les Chemins de fer, l'intérêt national et partageant dans leur vie journalière les conditions d'existence des cheminots, sont mieux à même que quiconque de désigner les arbitres ou d'arbitrer eux-mêmes le conflit. Il est à désirer, en effet, que les arbitres soient choisis au sein du Conseil, car entre hommes habitués à se fréquenter, à étudier ensemble les mêmes questions, la discussion sera plus courtoise et l'entente plus facile.

Il reste à savoir comment les organisations syndicales accepteront ces arbitrages,

Nous venons de voir comment la Chambre, après avoir refusé les délégués du personnel aux Conseils d'administration des Compagnies, au Comité de direction, s'était bornée à ouvrir l'entrée du Conseil supérieur à douze représentants des agents de Chemins de fer.

Au moment du vote de la loi, les partisans d'une collaboration ouvrière plus étendue espéraient que dans la nouvelle organisation du réseau Etat satisfaction serait donnée à leur désir. Les premiers travaux de la commission interparlementaire, chargée de mettre le projet sur pied, avaient fortifié leur espoir : la nouvelle Compagnie serait constituée avec une émission d'actions de travail, mais ce projet fut écarté dans le rapport définitif soumis au Conseil supérieur des chemins de fer qui ne maintenait plus que trois représentants du personnel au conseil d'administration du réseau. Cette dernière concession fut même écartée par un vote du Conseil supérieur sur les observations de M. Teissier, qui fit

observer combien cette introduction d'agents était illogique dans le système des chemins de fer français, puisque déjà au Conseil supérieur, le personnel était représenté et que des agents sans responsabilité ne feraient qu' gêner la direction sans lui apporter aucune aide efficace. Il est probable qu'avec raison la Chambre ratifiera cette manière de voir ; aussi ceux qui espéraient voir un progrès social sortir de l'organisation des chemins de fer de l'Etat sont-ils complètement désillusionnés.

La seconde innovation de la nouvelle organisation des chemins de fer a été la prime. Intéresser le personnel pécuniairement à la bonne marche de l'entreprise, développer en lui l'idée qu'il n'est pas uniquement un salarié, mais encore un associé dont la rémunération s'accroîtra avec les développements du trafic, l'amélioration des services, la célérité des transports, les économies de toutes sortes, telles ont été les idées directrices des auteurs de la loi. « Je ne suis pas de ceux qui rêvent la substitution complète de l'association au salariat, mais je crois qu'on peut réaliser dans beaucoup de cas cette association et aussi qu'on peut dans certaines grandes entreprises, superposer une association au salariat », disait M. Duval-Arnould à la tribune de la Chambre.

Nous avons un exemple intéressant de l'idée de prime dans les efforts qui furent faits en 1844, par la Compagnie d'Orléans. Le Conseil d'administration de cette Compagnie avait nommé une commission spéciale pour étudier la participation aux bénéfices des employés de tout grade de la Compagnie (1).

1). M. de Caseq, comte de Germiny, comte Joubert, A. de Waru.

Cette commission apporta un rapport volumineux et imbu d'idées généreuses. Nous y lisons entre autres : « Il appartient essentiellement à une Compagnie comme la nôtre, de donner l'exemple d'un acte de bonne administration et de sage prévoyance pour les employés, acte qui moralement et matériellement ne peut avoir que les meilleurs effets. La Commission a reconnu qu'intéresser au succès de la Compagnie tous ceux qui travaillent pour elle, c'était à la fois stimuler le zèle, récompenser les efforts, élever les employés à leurs yeux et aux yeux du public, attirer et retenir les capacités, créer des garanties à la compagnie, tendre constamment à augmenter les profits et diminuer les dépenses, toutes choses excellentes dont la Compagnie recueillera elle-même directement et indirectement les fruits ».

Le rapport insiste sur l'idée de prendre cette prime sur les bénéfices futurs et cela pour deux raisons : ne pas mécontenter les actionnaires, inspirer une meilleure gestion. Son idée est de diviser le personnel en deux classes : les employés supérieurs qui recevront un 0/0 invariable sur le traitement et les employés inférieurs pour qui apparaît l'idée de *gratification* : une part de la prime serait attribuée au personnel, mais déposée dans une caisse d'épargne, l'autre part serait donnée comme gratification aux plus méritants. La commission fait ressortir l'idée que les ouvriers auront intérêt à ne pas être nombreux. Ils seront tentés de dénoncer les parasites.

Le Conseil d'administration modifia légèrement le projet de la commission. Il divisa les employés en trois catégories :

a) les directeurs, ingénieurs et chefs de service appelés par le conseil ;

b) les employés supérieurs non compris dans la première catégorie et les autres employés appelés par le conseil.

c) les autres employés à traitement annuel.

Dans la première catégorie on attribue à chacun personnellement $1/300$ du total de la somme à répartir par 1.000 fr. de traitement.

Dans la seconde catégorie on donnerait $1/500$ par 1.000 fr. de traitement mais ici la somme attribuée aux agents serait divisée en deux parties égales, l'une, distribuée aux employés, l'autre attribuée à une caisse d'épargne.

Pour la troisième catégorie on leur donne le surplus de la somme à distribuer mais ce surplus lui-même est réparti par moitié en gratifications données aux plus méritants sur la proposition du conseil d'administration. En aucun cas il ne leur est distribué d'argent comme un droit : la moitié de prime qui leur revient est donnée en rentes sur l'Etat ou en livrets de caisse d'épargne proportionnellement à leur traitement.

Naturellement les employés auront à leur départ de la Compagnie la libre disposition de leurs titres de rente ou livret.

Calcul de cette prime

Ce n'était qu'une fois l'amortissement et l'intérêt des actions assurés, une prime de 20 fr. attribuée à chaque action, qu'on aurait fait sur l'excédent un prélèvement de $3/20$ en faveur des agents.

Un tableau annexé au rapport de la commission donnera mieux une idée de ce que représentait dans l'esprit des initiateurs cette prime de 13 %. Les chiffres donnés sont une

hypothèse ; ils ne s'appliquent qu'à la solution proposée par la commission.

On suppose que le surplus dépassant 3.212 000 fr., somme à distribuer avant tout calcul de prime, est soit de 400.000 fr., soit de 1.600.000, la somme des appointements étant de 1.074.055 fr. La commission faisait rentrer dans la première catégorie les employés ayant plus de 6.000 fr. de traitement et supposait que pour eux le total d'appointements était de 64.000 fr.

Prélèvement de 15 % sur le surplus de 3.212.000 fr.

Appointements 1.074.055 fr.

a) + de 6.000 fr. = 64.000 fr.	Bénéf. 3.612.000	4.812.000
b) — 6.000 fr. = 1.010.055 fr.	Excéd. 400.000	1.600.000
	15 % 60.000	240.000

Première catégorie : 64.000 fr.		
Allocation de 1/3 % de la somme à répartir par chaque 1.000 fr. de traitement, ce qui donnerait pour un traitement de 12.000 . . .	200 fr.	800 fr.
6.000 . . .	2.400 fr.	9.600 fr.
pour les 64.000 fr. total	4.200 fr.	4.800 fr.
	12.800 fr.	51.200 fr.

Seconde catégorie		
moins de 6.000 fr. 1.010.055 fr.		
il reste à distribuer.	47.200 fr.	188.800 fr.
soit par chaque 100 fr. d'appointements.	4 fr. 673	18 fr. 693
soit par 5.000 fr.	233 fr. 65	934 fr. 65
2.000 fr.	93 fr. 56	373 fr. 96

Ce tableau nous montre donc que la prime revenant à chaque employé n'était pas minime surtout si nous tenons compte des modestes traitements de l'époque et du coût de la vie.

Les chiffres distribués réellement chaque année au personnel sont là pour prouver que cette institution eut pour résultat d'augmenter réellement le salaire.

On distribua en 1844 : 60.458 fr. 50

1845 : 173.411 fr. 40

1846 : 314.966 fr. 16

1847 : 353.311 fr. 76

1848 : 33.016 fr. 25

1849 : 274.458 fr. 40

Modifications successives

L'assemblée des actionnaires du 8 mars 1847 modifie les parts fixées aux deux premières catégories et propose d'accorder des primes proportionnelles au traitement à tous les employés. On avait été frappé de l'inégalité entre les agents supérieurs et subalternes. Surtout l'innovation intéressante de cette assemblée fut de penser aux victimes des accidents ; on décida que la Compagnie pourrait prendre sur la prime une somme pouvant s'élever au $\frac{1}{10}$ des bénéfices pour les secourir.

En 1850 enfin les catégories sont supprimées et il est fait uniformément de la prime trois parts. La première va à la Caisse des Retraites pour constituer une pension après 50 ans d'âge, la seconde est distribuée à l'employé, la troisième est épargnée pour être remise à l'agent à sa sortie. Cette solution de 1850 est certainement la plus logique. Mais avec

sa distribution uniforme n'a-t-elle pas le tort de ne plus intéresser le personnel supérieur qui seul ou presque seul peut avoir de l'influence sur le bon fonctionnement des services?

Malheureusement la crise financière des chemins de fer va arrêter ces essais. Aucune compagnie n'imitera l'Orléans et nous ne trouvons un pâle reflet de ces institutions que dans les caisses de retraite (alors ce n'est plus l'idée de prime mais celle de gratification).

En effet, en 1863 le conseil d'administration prescrivit le versement du montant de la participation à la Caisse Nationale des Retraites pour la Vieillesse jusqu'à concurrence de 10 0/0 du traitement, le surplus devant être versé en espèces à la Caisse d'Epargne de Paris.

En 1870, cette participation ne produit plus qu'une somme inférieure au dixième du traitement et la Compagnie prend la différence à sa charge. En vertu du règlement de retraites de 1912 la part des agents affiliés à l'ancien régime est comme par le passé affectée à la constitution de leur pension, mais celle qui revient aux agents bénéficiant du nouveau régime est incorporée dans la gratification annuelle ; la différence faisant l'objet d'un versement complémentaire à l'agent.

Quelques agents vont cependant obtenir ou garder une bonification sur les économies directes qu'ils font réaliser à la compagnie et sur la marche régulière de leur service : de ce type sont les primes d'économie des chauffeurs et mécaniciens. Mais il faut bien remarquer que ces primes n'ont rien de général, mais seulement visent l'accomplissement d'un service particulier, n'impliquent aucune idée d'association ni même de participation aux bénéfices.

Ce type de prime n'a d'ailleurs fait que s'accroître ; nous avons vu dans un précédent chapitre quelle était la situation à l'heure actuelle.

Nous savons au contraire que l'effort du législateur, suivant en cela le courant général au lendemain de la guerre, va tendre à donner aux travailleurs une part d'actions, ou si cette idée choque trop les mœurs établies à les intéresser pécuniairement à la bonne marche de l'entreprise.

Le caractère original de la loi du 29 octobre 1921 est sans contredit la prime ; en effet dans l'état financier d'après guerre les Compagnies se seraient vues dans l'obligation de recourir chaque année à la garantie d'intérêts sans avoir espoir de pouvoir jamais augmenter leurs dividendes. L'augmentation des recettes et la diminution des dépenses servent de base à l'établissement de cette prime : elle intéresse à la fois le personnel et les actionnaires, mais la part de ceux ci est parfois soumise à retenue ou partage avec le fonds commun, tandis que celle du personnel ne court aucun de ces risques. Nous voyons donc qu'en théorie pure le personnel est avantagé. En effet, le capital a reçu sa part sous forme de rémunération, sous forme d'intérêt garanti, fixe et immuable, le personnel a touché son salaire, ses primes et gratifications de toutes sortes. Jusqu'ici égalité parfaite, mais voici un surplus ; ce surplus ne va pas être partagé en proportions égales entre les actionnaires et les agents mais avec un avantage pour ces derniers.

Cette idée de prime est évidemment un peu différente de ce qui était appliqué sur le P. O. ; en effet, là c'était uniquement une question de participation aux bénéfices or nous verrons que la prime peut parfaitement exister alors qu'il n'y

a pas de bénéfices et même avec des exercices complètement déficitaires.

Lorsque le principe d'une prime fut admis on se trouva en présence d'une triple hypothèse ; participation aux bénéfices seulement, aux pertes seulement, aux bénéfices et aux pertes. La première et la dernière hypothèse pouvaient seules être retenues car intéresser aux pertes seulement c'est-à-dire établir uniquement un système de pénalisation n'était pas suffisant pour inciter à une gestion vraiment bonne et économique.

Restaient donc les deux autres systèmes. Le gouvernement dans son premier projet s'arrête seulement à celui de la participation aux bénéfices. En effet, la prime serait calculée d'après deux éléments : le nombre de tonnes-kilomètres et de voyageurs-kilomètres transportés par les réseaux en excédent d'un chiffre de base ; le coefficient d'exploitation c'est-à-dire le rapport entre les dépenses et les recettes. On obtenait les sommes à distribuer en divisant le chiffre représentant l'excédent du trafic par le coefficient d'exploitation. Mais ici nous voyons que même au cas de coefficient assez élevé les réseaux auraient touché une prime et par conséquent ce mode d'exploitation n'intéressait pas assez à la gestion économique. Aussi la seconde rédaction du projet proposait-elle une majoration pour un coefficient inférieur à l'unité et une pénalisation s'il était supérieur avec la suppression complète à 1,25. « Si ce coefficient est inférieur à l'unité, le total résultant de l'application de l'alinéa 2 sera majoré de 2 0/0 pour chaque centième du dit coefficient compris entre 0,99 et 0,80 inclus et de 3 0/0 pour chaque centième du dit coefficient au-dessous de 0,80 ».

« Toutefois la part de prime revenant au réseau ne lui sera intégralement attribuée que si son coefficient d'exploitation est inférieur ou égal à l'unité. Lorsque le coefficient d'exploitation sera supérieur à l'unité, pour chaque centième en excédent, cette part de prime sera réduite de 4 0/0 et sera ainsi nulle quand ledit coefficient atteindra 1,25 0/0 ».

Les sommes ainsi obtenues devaient être distribuées pour un tiers aux compagnies et pour deux tiers au personnel uniformément sans tenir compte de grade ni de note.

Cette proposition ne fut pas retenue en définitive et le texte ne tient plus compte de l'extension du trafic et du coefficient d'exploitation.

La prime, seule chose qui distingue l'exploitation actuelle de la régie désintéressée, continue toujours à intéresser compagnies et personnel ; elle a toujours pour base deux éléments : la diminution des dépenses, l'augmentation des recettes en prenant comme élément de comparaison l'exercice de 1920. Le mode de calcul de la prime du réseau et du personnel est établi par l'article 14 de la nouvelle convention. Elle est composée de deux éléments indépendants.

« a) 3 p. 100 de l'excédent de la recette de l'exercice considéré par rapport à celui de 1920. Lorsque cet excédent dépassera 20 0/0, le taux appliqué au surplus sera ramené à 2 0/0.

b) 1 p. 100 de la diminution, par rapport à 1920, de l'insuffisance des recettes comparées aux dépenses, ou si les recettes sont supérieures aux dépenses 1 p. 100 du total de l'excédent et de l'insuffisance de 1920. »

Cette prime est doublée pour les réseaux dévastés pendant

la guerre, le Nord, et l'Est, et cela pendant un laps de temps assez considérable, jusqu'en 1934.

Dans le cas où la prime revenant au réseau atteindrait un chiffre fixé pour chacun par la convention, l'excédent serait versé par moitié au fonds commun. Enfin dans le cas de mauvaise gestion, d'augmentation par rapport à l'exercice 1920 de l'insuffisance des recettes, les réseaux seront pénalisés d'une retenue sur la prime B équivalente à 2 0/0 de cette augmentation.

Mais le personnel ne court pas ces risques : Sa part de prime, calculée sur les mêmes bases, n'est soumise ni à retenue, ni à partage avec le fonds commun. De plus, pour ne pas donner des chiffres trop dérisoires, l'art. 14 ajoute : « Les éléments A et B seront doublés jusqu'au moment où le total des primes revenant au personnel représentera 1, 50 0/0 de la recette de l'exercice considéré servant de base au calcul de l'élément A. A partir de cette limite, la prime du personnel continuera de croître par l'addition du surplus des éléments A et B non doublés. »

Cette prime est-elle une pure gratification ou vraiment une prime de gestion ? La réponse n'est pas douteuse pour la part qui revient aux réseaux car les pénalités encourues en cas d'exercice déficitaire en font bien la conséquence d'une gestion. Mais pour le personnel c'est plus douteux ; ce n'est pas une participation aux bénéfices puisque cette prime peut exister indépendamment de tout bénéfice, même au cas de déficit comme nous en aurons l'application cette année. Mais l'élément variable : la diminution des dépenses et l'augmentation des recettes en font néanmoins le résultat d'une bonne gestion. A la différence des gratifications prévues au statut

qui, tous les ans, quel que soit le résultat de l'exercice, représentent pour tous les agents un 0/0 variable suivant la note et le grade, cette prime représente le résultat de la marche de l'entreprise ; c'est un premier pas vers l'association des employés.

Comment cette prime sera-t-elle répartie ? Ici nous sommes réduits à des hypothèses. En effet, la convention dans son article 14 in fine nous dit qu'un décret en Conseil d'Etat déterminera le mode de répartition entre les divers agents. Sera-ce uniforme pour tous, c'est le désir des syndicats d'agents. Sera-ce proportionnel aux notes et à la situation de l'échelle : ce point de vue plus logique, parce qu'un agent de grade supérieur a plus d'influence sur la marche des services que le poseur de rails ou le manœuvre, est défendu par les compagnies.

Il semble qu'un mode de répartition, attribuant à chaque agent, à quelque échelle qu'il appartienne, une somme fixe et le surplus proportionnellement au grade et aux notes, serait un bon système : il aurait, en effet, comme résultat de ne pas décourager le petit personnel et de donner aux agents supérieurs une part en rapport avec leurs services. Naturellement il faudra attendre pour cela quelque temps, que les exercices aient commencé à ne plus être trop déficitaires.

Si la loi et la convention nous ont laissés dans l'ignorance sur le mode de répartition de la prime entre agents, elles n'en ont pas moins établi d'une façon précise l'usage que le législateur désirait en voir faire. Deux institutions : la coopérative du personnel et la caisse autonome marquent sa préoccupation à ce point de vue.

La Chambre, désirant faire œuvre sociale, aurait voulu

qu'à défaut d'actions de travail, la prime permet aux agents d'acquérir des actions de capital et par là d'accéder à la gestion des entreprises. De plus, craignant que la majorité des employés ne considèrent cette prime comme un sursalaire et n'en tirent aucun avantage, les rapporteurs de la Chambre souhaitaient de la voir remise à un organisme chargé d'épargner pour eux. C'est de cette idée qu'est née la Société commerciale coopérative de main-d'œuvre. En effet, disait M. Duval-Arnould à la séance du 26 octobre 1921 : « La prime n'est ni un salaire, ni un sursalaire, parce que avant de se diviser elle fait partie d'un bloc qui va à tout le personnel ».

La première rédaction du projet prévoyait l'institution d'une société commerciale coopérative de main-d'œuvre, comprenant tout le personnel des réseaux. Cette coopérative, administrée par des agents en activité de service, aurait reçu la part de prime revenant au personnel pour l'employer à des œuvres sociales, permettre l'acquisition d'actions de capital et arriver ainsi indirectement à diriger les entreprises.

C'était l'idée développée par l'amendement de M. Roques, déposé à la séance du 18 décembre 1920, qui prévoyait dans la prime la faculté donnée aux agents d'acquérir des actions de leur réseau avec même une subvention de la part des compagnies.

Ces sociétés commerciales coopératives du personnel à créer sur chaque réseau, pouvant, dans le texte primitif, disposer complètement de la prime, auraient pu chaque année consacrer cet argent à l'achat d'actions des compagnies et par conséquent acquérir la majorité, après quelques années, aux assemblées générales. C'est justement ce que des

organes syndicaux avaient vu lorsqu'ils réclamaient l'obligation du versement. Mais d'autres associations, en particulier l'Association fraternelle des employés de chemins de fer, s'élevaient avec force contre l'idée d'obligation ; cette dernière association adressa une lettre à tous les membres du Parlement où elle demandait que les cheminots ne soient pas traités en mineurs, que liberté leur soit laissée quant à l'emploi de leur prime : « Nous n'avons pas d'objections à ce qu'il soit créé, sous le nom de Société commerciale coopérative du personnel, une nouvelle Société qui sera chargée de faire fructifier la part de prime qu'il *plaira* aux agents de verser dans sa caisse, pas plus que nous n'avons d'objection à ce qu'il soit créé une caisse d'épargne du personnel sur chaque réseau. L'actionnariat ouvrier nous paraît une chose désirable, non seulement l'actionnariat collectif, mais aussi l'actionnariat individuel. »

Les suggestions de cette association puissante avec ses 117.000 membres et ses 131 sections impressionnèrent les membres du Sénat et le principe d'obligation, posé dans l'amendement de M. Duval-Arnould, fut écarté par la Haute Assemblée : les mots *sera versée* furent remplacés par *pourra être versée*. Nous voyons donc dans le texte définitif l'obligation de fonder, d'organiser une coopérative, mais tout versement obligatoire à cette coopérative est supprimé. Elle peut seulement recevoir la moitié de la prime revenant au personnel. Mais qu'arrivera-t-il au cas où le nombre des versements serait minime ou même nul comme l'avenir semble l'indiquer, la plupart des agents préférant garder pour eux la modeste somme qui leur reviendra plutôt que de la confier à la caisse ?

Et pourtant cette caisse permet d'acquérir des actions de capital du réseau, dans une faible proportion il est vrai, puisque, dit le § 3 de l'article 3, la somme employée ne pourra dépasser chaque année le quart du capital employé, ni en totalité le quart du capital social du réseau. Cette double limitation est l'œuvre du Sénat qui craignait de voir rentrer indirectement les agents dans les conseils d'administration et ainsi arriver indirectement à la gestion de l'entreprise. En effet, dans le texte de la Chambre, la société coopérative qui recevait obligatoirement la moitié de la prime pouvait l'employer sans aucune limitation à acheter des actions de son réseau et aurait pu devenir ainsi le plus fort actionnaire et même acquérir la majorité aux assemblées générales.

La crainte de cette éventualité avait suffi pour empêcher le vote de cette mesure qui aurait amené un progrès social considérable en associant dans une large mesure personnel et compagnies.

En effet, actuellement, admettons que les coopératives se constituent, qu'elles achètent les actions de capital auxquelles leur part de prime leur donne droit, en combien de temps un agent possèdera-t-il une action ? *L'Ame Française* dans son numéro du 5 novembre 1921 fait remarquer qu'en estimant la prime à 100 francs, l'action à 700 francs, il faudrait 56 ans de présence avant de devenir propriétaire d'une action, ce qui revient à dire que dans aucun cas un employé ne pourrait être devenu actionnaire à sa sortie de la Compagnie. Reculant devant cette innovation de l'actionnariat ouvrier, le Sénat est arrivé à donner des résultats dont la médiocrité fait sourire, au moins tant que les primes resteront dans les chiffres que nous pouvons prévoir à l'heure actuelle.

Mais si l'essai d'actionnariat ouvrier est d'une timidité excessive, nous pouvons néanmoins reconnaître de grands avantages dans l'institution de cette coopérative : la constitution d'une épargne sûre non exposée au jeu de la spéculation et de la fluctuation des valeurs, les avantages assurés par la construction d'habitations à bon marché, destinées aux agents des réseaux. Ce qui intéresse surtout le personnel c'est la facilité de retirer son avoir quand il quitte la coopérative ou le réseau. En effet, les sommes attribuées au personnel affilié à la coopérative ne sont pas données en bloc à cette coopérative mais créditées au compte de chaque agent qui est libre d'en disposer pour acheter dans la proportion du $\frac{1}{4}$ des actions du réseau ou à toute époque pour subventionner des œuvres de prévoyance et d'assurance sociale instituées par les associations d'agents de chemins de fer reconnues d'utilité publique ; à son départ de la coopérative ou du réseau « il recevra les actions dont il est propriétaire et en outre le reste des sommes inscrites à son compte, soit en capital, soit sous forme de rente viagère ». Les actions du réseau seront donc immatriculées soit au nom des agents, soit au nom de la coopérative, sans qu'elles puissent dépasser le quart du capital social du réseau. En définitive, une fois l'obligation de verser écartée, une seule contrainte subsiste pour l'agent qui *reste* affilié c'est *l'impossibilité de disposer* de son épargne et c'est justement là la portée véritable de la loi. Comment cette coopérative sera-t-elle administrée ? Nous savons que son conseil d'administration sera composé uniquement d'agents en activité de service mais il faut attendre le décret prévu dans la loi dans son article 3 pour être complètement fixé sur ses statuts. Les administrateurs

seront-ils élus, seront-ils nommés par le ministre ou par les réseaux, adoptera-t-on un système mitigé : mystère. Personne ne s'est préoccupé de la question et actuellement dans les Compagnies aussi bien qu'au Ministère on semble se désintéresser de la question, ce qui donne à croire qu'aucune coopérative ne se constituera.

Parallèlement à cette société coopérative, nous voyons se dresser une autre institution d'épargne ; la caisse autonome de chaque réseau. Cette institution, due à un amendement de M. de Ramel, peut recevoir la seconde moitié de prime revenant à chaque agent ainsi que partie ou totalité de la première partie si le cheminot ne l'a point versée à la Coopérative. Cette caisse doit être administrée par des agents en activité de service ; le décret qui fixera le fonctionnement de la coopérative doit aussi établir les bases de l'organisation de la caisse autonome : ce sera une institution permettant de faciliter l'acquisition d'actions du réseau, de titres garantis par l'Etat, le versement à des œuvres de prévoyance et d'assurance sociale. Les titres achetés au nom des agents leur sont remis et à toute époque les agents affiliés à la caisse peuvent retirer tout ou partie des sommes inscrites à leur crédit.

Grâce à cette situation le cheminot peut épargner complètement sa prime ; par moitié dans la coopérative, mais alors il ne peut en disposer que s'il se retire de la coopérative, ou s'il quitte le réseau ; par moitié, en totalité ou en quelque fraction que ce soit, dans la caisse autonome, mais alors avec la facilité de posséder en main propre les titres achetés avec sa part de prime et de pouvoir à quelque moment que ce soit retirer tout ou partie des sommes inscrites à son compte : en un mot cette caisse est une sorte de caisse d'épargne

mais avec cet avantage du compte courant toujours ouvert, permettant à l'employé de retirer son argent au fur et à mesure de ses besoins, de ses charges.

Ces avantages : faciliter l'épargne tout en permettant une disponibilité des sommes au moment où l'ouvrier en a besoin, font préférer à certains cette caisse autonome à la coopérative et même regretter cette dualité entre ces deux institutions de prévoyance. Autant l'existence simultanée de la coopérative et de la caisse autonome semblait logique tant que l'obligation du versement était maintenue, autant elle semble inutile depuis que le Sénat s'est prononcé pour la faculté. On accède, en effet, volontairement à chacune de ces caisses. La seule différence est, si nous nous affilions à la coopérative, l'obligation de verser la moitié de la prime et de ne pouvoir disposer des sommes ainsi accumulées qu'au jour du départ du réseau et de la coopérative.

La conception, qui s'est manifestée dans l'amendement de M. de Ramel, est d'une haute portée sociale. Elle a toujours en vue une large association du capital et du travail, un accès des subalternes à la gestion des entreprises par l'acquisition de plus en plus facilitée d'actions de capital. Il est, en effet, dans l'esprit de l'auteur de l'amendement que les agents affiliés à la caisse autonome peuvent acquérir sans limitation des actions de leur réseau et ainsi arriver peu à peu à obtenir une place importante dans les assemblées générales ; c'est une manière de tourner la prohibition du § 3 de l'art. 4 de la loi limitant au 1/4 de la somme employée la part de prime que les coopératives peuvent consacrer à l'achat d'actions des réseaux. De plus cette caisse permettra de développer les subventions aux institutions de prévoyance et d'assistance,

d'augmenter les subsides affectés à la construction d'habitations à bon marché ; de faciliter des prêts aux affiliés dans le besoin, etc...

A notre avis du moment que l'obligation du versement est supprimé, il est inutile de maintenir la dualité entre la coopérative et la caisse autonome : cette dernière, plus souple et plus accessible, doit seule subsister.

Il est certain que le jour, prochain il faut l'espérer, où le principe de l'obligation du versement de la part de la prime sera rétabli, il sera nécessaire de rétablir la coopérative en maintenant la caisse autonome.

Supprimer cette obligation sous le faux prétexte de ne point traiter « les cheminots en mineurs » diminue considérablement la portée de la loi : il paraît, en effet, certain que le cheminot recevant à la fin de chaque année une somme assez minime aura tendance à la regarder comme un sursalaire, une gratification : il la dépensera, souvent sera tenté de la boire ou de la jouer, sans qu'il en rentre une partie à la maison : il lui faudra faire effort pour reverser l'argent qu'il vient de recevoir ; il versera une fois, deux fois peut-être trois en mettant les choses au mieux et ensuite se lassera. Et pourtant que d'avantages à en retirer : ces quelques centaines de francs qu'il aura tous les ans auraient pu lui constituer un petit pécule qui, ajouté à la retraite, lui aurait procuré une aisance convenable pour le jour de sa sortie du réseau. C'est bien ce que les syndicats ont compris, lorsque par la bouche de leurs délégués ils demandent instamment au ministre de maintenir l'obligation.

Il nous semble donc que dans l'état actuel de la législation le personnel considérera la prime comme un sursalaire, une

gratification supplémentaire et n'y verra pas sa part dans l'amélioration de la gestion.

Cette prime représentera-t-elle au moins une somme importante? Ici, nous ne pouvons indiquer que des chiffres en bloc, étant donnée l'ignorance où nous nous trouvons du mode de répartition qui sera adopté.

Pour le réseau de l'Etat l'exercice 1921 aurait presque été pénalisé : nous pouvons savoir qu'au cas de répartition uniforme entre tous les agents la prime ne sera pas distribuée au personnel : les sommes inférieures au franc n'étant pas payées ! Seules, les compagnies de l'Est et du Nord auront des primes pas trop dérisoires.

Prenons par exemple la compagnie du Nord. L'exercice 1921 nous donne une augmentation de recettes de 126.699.721 fr. sur l'exercice 1920, qui aux termes de la convention sert de base. Nous savons que ce premier élément va servir au calcul de la prime. On prendra 3 0/0 de 126.699.721 fr., ce qui nous donnera 3.800.921 fr. 63. Mais il y a un autre élément dans la prime, qui est mesuré sur la diminution des dépenses par rapport à l'exercice 1920, qui est de 146.657.728 fr. Comme ce réseau est sinistré il a droit à 2 0/0 de cette somme, ce qui nous donne 2.933.154 fr. 56, soit au total 6.734.136 fr. 19 à répartir entre tout le personnel. Prenons le chiffre de 70.000 ouvriers pour la Compagnie et nous voyons que chacun aura 96 fr. 20 si nous supposons une répartition égale pour tous.

Prévoyant ce modeste résultat, la loi a prévu le doublement de cette prime jusqu'au jour où elle atteindra 1,500/0 de la recette de l'exercice servant de base au calcul ; or, comme la recette est 995.062.037 fr. nous pouvons doubler. En

définitive, chaque agent toucherait 192 fr. 40, ce qui représente déjà une somme appréciable, plus importante que celle distribuée au capital à titre de prime.

Il est certain que ces sommes iront en augmentant, étant donnée la diminution des dépenses que nous commençons à constater sur nos grands réseaux.

D'aucuns ne regrettent pas cette non-obligation et citent en exemple les efforts faits par certains groupements syndicaux pour acquérir des actions : laissez acquérir ceux qui s'intéressent à la marche de l'entreprise, ne vous occupez pas des autres, nous disent-ils.

En effet, avant le vote de la loi de réorganisation des chemins de fer les syndicats chrétiens avaient essayé de fonder une caisse d'actionnariat pour employer l'argent que les syndiqués voulaient bien lui confier à l'achat d'actions et ainsi se faire représenter à l'Assemblée générale des actionnaires. Leur premier effort porta sur la Compagnie d'Orléans où, grâce à l'initiative de M. Oudin, ils obtinrent en 1919 trois représentants à l'assemblée générale pour une centaine d'actions. Monsieur Oudin prit même la parole au cours de la discussion, au grand étonnement des membres du conseil d'administration et des actionnaires de la compagnie : en effet, c'était la première fois qu'un agent avait accès aux assemblées générales d'une compagnie de chemins de fer, c'était un grand pas dans l'évolution sociale !

Depuis lors l'Union des Syndicats professionnels n'a fait que développer son action : accroissement de ses forces sur le P. O. fondation sur le Nord, sur le P. L. M. L'appel que ce syndicat lance montre son esprit de loyale collaboration en même temps que le désir de faciliter l'épargne des chemi-

nots, (1) et de les élever dans la hiérarchie en en faisant des associés. Les autres organisations syndicales n'ont pas suivi ce mouvement ; rien d'étonnant de la part des cégétistes et des communistes, mais c'est plus surprenant de l'Union nationale de défense professionnelle qui, elle aussi, soutient un programme d'ordre et de collaboration.

Il faut retenir de ces timides essais que la liberté ne peut donner que de faibles résultats et que seule l'obligation de verser une part de prime peut permettre de constituer un pécule, d'acquérir des actions et d'arriver à l'association du capital et du travail, représentés dans le même individu.

Le jour où l'employé, l'ouvrier de toute catégorie, sera intéressé à la bonne marche d'une entreprise et comme actionnaire et comme travailleur, nous aurons réalisé un grand progrès : il comprendra alors la nécessité de l'épargne, la légitimité du capital et de sa rémunération et par là l'inanité de la lutte des classes.

Permettre aux travailleurs la libre acquisition d'actions de capital me paraît être une solution beaucoup plus heureuse que la création d'actions de travail. En effet l'action de travail serait attribuée à l'ouvrier par le fait même qu'il fait partie d'une entreprise, c'est en quelque sorte une action d'apport représentant sa force musculaire ou la puissance de son cerveau. Cette action, accordée comme un droit, ne supposerait aucun effort de la part de son titulaire, aucune épargne, et par là n'aurait pas la même vertu d'ordre que l'action de capital qui, en rendant l'ouvrier propriétaire, lui donnerait peu à peu une âme de bourgeois, non pas de

(1). Appel des cheminots. Statuts.

bourgeois dans le sens péjoratif du mot mais dans ce que cette expression représente de vertus cachées, de dignité, d'élévation.

Qu'il nous soit donc permis de regretter que le Sénat ait repoussé le principe de l'obligation du versement de la prime ; mais n'en ayons pas moins confiance dans le nouveau régime pour amener une collaboration entre les réseaux et leur personnel. Nous ne croyons pas, comme M. Chabrun, que la coopérative est un stade provisoire, marquant une étape vers les actions de travail. Avec la facilité donnée aux agents, dans une certaine mesure, de faire immatriculer à leur compte des actions de la coopérative, il sera aisé pour eux de tourner les dispositions des statuts des compagnies fixant le nombre d'actions nécessaires pour avoir une voix et limitant le nombre de voix dont peut disposer un même individu ou une même association : sur le P. O. il faut 20 actions, pour avoir une voix et jamais on ne peut en disposer de plus de six ; sur le P. L. M., 40 actions et jamais plus de dix voix ; sur le Midi, 20 actions, pas plus de 20 voix ; enfin sur le Nord et l'Est 40 actions, pas plus de dix voix.

Avec les actions de capital il y a une participation limitée mais effective de l'actionnaire aux risques de l'entreprise et par conséquent il est intéressé à la bonne gestion.

Cette double innovation de la loi de 1921 : participation ouvrière au Conseil supérieur et organisation d'une prime de bonne gestion pour le personnel, a été suivi par des mesures analogues.

Le même décret du 11 février 1922 qui, dans son annexe, organisait les élections au Conseil supérieur, instituait un organisme nouveau : le « Comité technique et commercial

des chemins de fer » lequel, dans chacune des sections, comprend 7 représentants du personnel, nommés par arrêté du ministre des Travaux Publics. Nous voyons donc, partout se dessiner une essay de collaboration du personnel pour se substituer au dogme vieilli et usé de la lutte des classes.

En définitive, le nouveau régime des chemins de fer marque certainement un progrès sensible pour le personnel : son introduction au Conseil supérieur, sa part assurée dans la prime, sont des avantages qui ne sont pas à dédaigner, qui l'élèvent dans la hiérarchie, lui donnent une idée d'association.

Conclusion

Depuis la guerre la situation du cheminot s'est sensiblement améliorée : l'élévation des salaires jointe à l'accroissement des indemnités de toute nature, une retraite assez avantageuse lui assurent une situation matérielle stable et souvent enviée. L'introduction des délégués à tous les échelons et dans tous les réseaux, cette vaste organisation représentative, permet au personnel de présenter ses desiderata, d'exposer ses doléances, de montrer les déficiences des services : toutes choses excellentes, qui en associant les représentants à la bonne marche de l'entreprise, ne peuvent que bénéficier aux Compagnies et par suite à l'ensemble du pays. Enfin les deux innovations principales de la loi de 1921, l'introduction de douze agents au conseil supérieur et l'attribution d'une part de prime aux employés, marquent un progrès social notable en facilitant l'entente et la collaboration entre la direction et les employés. Il est à souhaiter qu'un apaisement résulte de toutes ces mesures et que l'ensemble du personnel travaille avec ardeur et conscience en comprenant que l'intérêt du pays, des réseaux se confond avec le leur. Ce jour-là la crise des chemins de fer sera résolue car, selon le mot de Léon Say : « Rien ne sert d'avoir de bonnes machines si on n'a pas de bons mécaniciens. »

Les idées forces contemporaines : contrôle ouvrier sous toutes ses formes sont d'une application dangereuse. La participation des ouvriers à la direction, leur introduction tous les jours plus avant dans les conseils d'administration, la création de comités d'usines à tous les degrés, risqueraient fort, au lieu d'amener un état économique meilleur, de nous entraîner dans une expérience dont l'aboutissement logique

serait un régime calqué sur celui de la Russie bolcheviste, c'est-à-dire la ruine ; aussi faut-il nous féliciter que le Parlement ait écarté les innovations auxquelles voulaient l'entraîner certains novateurs. Les socialistes, voyaient une étape vers l'organisation collectiviste future où tout le pouvoir serait concentré aux mains des ouvriers.

Les faits vont se charger de démentir ces utopies : surtout depuis la guerre la où diminution de la grande propriété et l'accroissement de la petite ainsi que l'augmentation considérable des valeurs mobilières entre les mains du peuple donnent un éclatant démenti aux théories, jadis considérées comme un dogme, de Karl Marx.

L'action de travail, la participation des ouvriers à la direction, sont des impossibilités pratiques dans la grande industrie ; seul un régime permettant une large acquisition d'actions de capital par une participation aux bénéfices est de réalisation possible. Il faut faciliter l'accession du travailleur à la propriété de son instrument de travail.

C'est plus facile par la nature même des choses pour l'ouvrier agricole, mais pour l'ouvrier de grande industrie, le cheminot, il n'y a qu'un moyen l'acquisition d'actions qui peu à peu arriveront à le rendre propriétaire de toute la machine au fonctionnement de laquelle il collabore. Etant alors capitaliste et travailleur il devra porter son attention à concilier les intérêts des deux grands facteurs de la production et il comprendra comment dans la pratique ils sont inséparables, indispensables l'un à l'autre.

Vu : *Le Doyen*,
F. LARNAUDE.

Vu et lu : *Le Président de la thèse*,
Edgard ALLIX.

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
APPELL.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION		7
CHAPITRE I.	Le personnel avant la guerre.	13
	Statut du personnel sur le réseau Etat	
	Etat d'esprit du personnel	
	Les Grèves.	
CHAPITRE II.	Le lendemain de la guerre.	31
	Etat d'esprit du personnel	
	La loi de 8 heures	
	Les Syndicats	
CHAPITRE III.	Le statut de 1920.	52
	Les avantages accordés aux cheminots par les Compagnies.	
	La Compagnie du Nord	
CHAPITRE IV.	Raisons d'une nouvelle législation	65
	Tendances des lois de 1917 et 1919.	
CHAPITRE V.	Les Projets	72
	Les socialistes	
	Le Gouvernement	
	M. Loucheur.	
	MM. Charlot et Chabrun.	
CHAPITRE VI.	La loi de 1921.	84
	Projet des actions de travail	
	Le Conseil supérieur des chemins de fer. Sa composition. Son rôle.	
	La Prime	
	La Coopérative de main-d'œuvre.	
	La Caisse autonome.	
CONCLUSION.		130

